



Vaart in de Vaartse Rijn



Vaart in de Vaartse Rijn

Belvedereproject 'Vaart in de Vaartse Rijn'

Vervoersstudie

Onderzoeksfase
Deelstudie 2: Vervoersstudie
September 2006

Erfgoedhuis Utrecht
Herenstraat 28
3512 KD Utrecht
(030) 2343880

Architectuurcentrum Aorta
Achter de Dom 14
3512 JP Utrecht
(030) 2321686

Door:
Drs. Bianca Lubbers
Stadsgeograaf

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opzet onderzoek	3
1.3	Opbouw rapport	4
2	Huidig gebruik van de Vaartse Rijn	5
2.1	Het onderzoeksgebied	5
2.2	Huidig gebruik van de Vaartse Rijn	6
2.3	Conclusie	9
3	Recreatievaart in de Vaartse Rijn	10
3.1	Gebruik van de Vaartse Rijn door recreatievaartuigen	10
3.2	Opzet en uitvoering veldwerk	15
3.3	Resultaten enquête vervoersstudie Vaartse Rijn	17
	3.3.1 Kenmerken van de vaarrecreanten	17
	3.3.2 Bootkenmerken	21
	3.3.3 Vaargedrag	23
	3.3.4 Behoeften	31
3.3	Conclusie	31
4	Vrachtvervoer en watertaxi in de Vaartse Rijn: toekomstpotentieel?	33
4.1	Watertaxi	33
4.2	Vrachtvaart	34
4.3	Conclusie	35
5	Conclusie	36
	Aanbevelingen	38
	Literatuur	39
	Bijlagen	40

Inleiding

1.1 Aanleiding

De Vaartse Rijn is een in 1148 gegraven waterweg van de stad Utrecht naar de Lek, bedoeld voor de handel met het Duitse achterland. Inmiddels is het een in logistiek–economisch opzicht vergeten waterlijn. De aanleg van nieuwe waterwegen en verbindingen op het land als spoorlijnen en autowegen heeft ertoe geleid dat de Vaartse Rijn tegenwoordig haar functie als doorvaarroute heeft verloren. Op de oevers van de Vaartse Rijn zijn veel restanten van voormalige industriële bedrijvigheid zichtbaar. Het waterlint is echter redelijk onzichtbaar. De Vaartse Rijn is alleen op het water een doorgaande lijn tussen Utrecht en Nieuwegein. De verbindingen over het land lopen niet parallel aan het water: de Vaartse Rijn kan alleen met omwegen worden gevolgd. Het waterlint wordt op dit moment weinig gebruikt. Alleen 's zomers maakt de pleziervaart intensief gebruik van het water en komt de rondvaartboot af en toe langs.

Het Erfgoedhuis Utrecht ziet potentie in een revitalisering van het historische waterlint Vaartse Rijn. Het project 'Vaart in de Vaartse Rijn', een samenwerkingverband van Erfgoedhuis Utrecht en architectuurcentrum Aorta, neemt de hele waterlijn met zijn historische gelaagdheid en diversiteit van functies als leidraad voor de revitalisering van het gebied. Zo kan er een regionale lijn ontstaan die de identiteit van Utrecht en Nieuwegein verrijkt. Dit rapport is onderdeel van de onderzoeksfase van het project. Naast deze vervoersstudie vindt ook een cultuurhistorische studie plaats. Het doel van deze vervoersstudie is het achterhalen van de vervoerspotentie van de Vaartse Rijn.

Na de onderzoeksfase, waar deze studie deel van uitmaakt, start de ontwerpfase. Deze studie wordt gebruikt als onderlegger voor de ontwerpopgave, die watergebonden met landgebonden activiteiten zoals horeca, culturele voorzieningen, fietsroutes, aanlegsteigers, woningbouw en bedrijfsruimte moet combineren. In die ontwerpopgave werken ontwerpers, tijdens workshops in het najaar, vanuit diverse disciplines samen aan innovatieve ruimtelijke voorstellen voor het gebied.

1.2 Opzet onderzoek

De probleemstelling van dit onderzoek luidt als volgt:

Wat is het vervoerspotentieel van de Vaartse Rijn?

We onderscheiden voor het beantwoorden van deze vraag drie vervoerstypen, namelijk de **pleziervaart**, **watertaxi** en **vrachtvaart**.

De hoofdvraag wordt beantwoord door middel van enkele deelvragen.

Voor **de pleziervaart** is de hoofdvraag op te splitsen in de volgende deelvragen:

1. Hoeveel en welke typen recreatievaartuigen bevaren de Vaartse Rijn?
2. Wat zijn de kenmerken van de vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn?
3. Welke behoeften hebben de vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn en welke knelpunten ondervinden zij?

Bij deelvraag één gaat het niet alleen om het totaal aantal vaartuigen dat gebruik maakt van de Vaartse Rijn, maar ook om de fluctuaties gedurende het jaar en de meerjaarlijkse fluctuaties. Ook wordt onderzocht welke typen

recreatievaartuigen er varen en wat de afmetingen van deze vaartuigen zijn. Bij deelvraag twee gaat het erom te achterhalen hoe de vaarrecreanten te typeren zijn. Gaat het om dagrecreanten of verblijven zij meerdere dagen aan de Vaartse Rijn? Van welke voorzieningen maken zij gebruik? Deelvraag drie heeft tot doel het achterhalen van de mening van de respondenten over de aanwezige havenvoorzieningen, aanlegsteigers, sluizen en bruggen. De drie deelvragen worden beantwoord door het gebruik van zowel secundaire data als door enquêtes die zullen worden afgenomen onder de vaarrecreanten.

De **vrachtvaart** maakt weinig gebruik van de Vaartse Rijn en van een **watertaxi** op de Vaartse Rijn is op dit moment geen sprake. Er wordt in dit onderzoek beschreven wat de mogelijkheden en kansen zijn voor het toekomstig gebruik van deze vervoersvormen in de Vaartse Rijn. Dit gebeurt op basis van enkele interviews met betrokkenen en op basis van bestaande literatuur. Door middel van deze informatie wordt een sterkte-zwakte analyse voor het ontwikkelen van deze vervoersvormen in de toekomst gedaan. Het betreft geen haalbaarheidsonderzoek. Hiervoor dient vervolgonderzoek plaats te vinden.

1.3 Opbouw rapport

Het rapport bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt ingezoomd op het onderzoeksgebied. Hoe ziet het vaargebied Vaartse Rijn eruit en welke gebruikers zijn er te onderscheiden? In hoofdstuk drie wordt de recreatievaart op de Vaartse Rijn behandeld. Het gebruik van de Vaartse Rijn door de vrachtvaart en de potenties voor een watertaxi komen aan bod in hoofdstuk vier. Het onderzoek sluit af met een concluderend hoofdstuk, hoofdstuk vijf. Daarin worden ook aanbevelingen gedaan.

2 De Vaartse Rijn

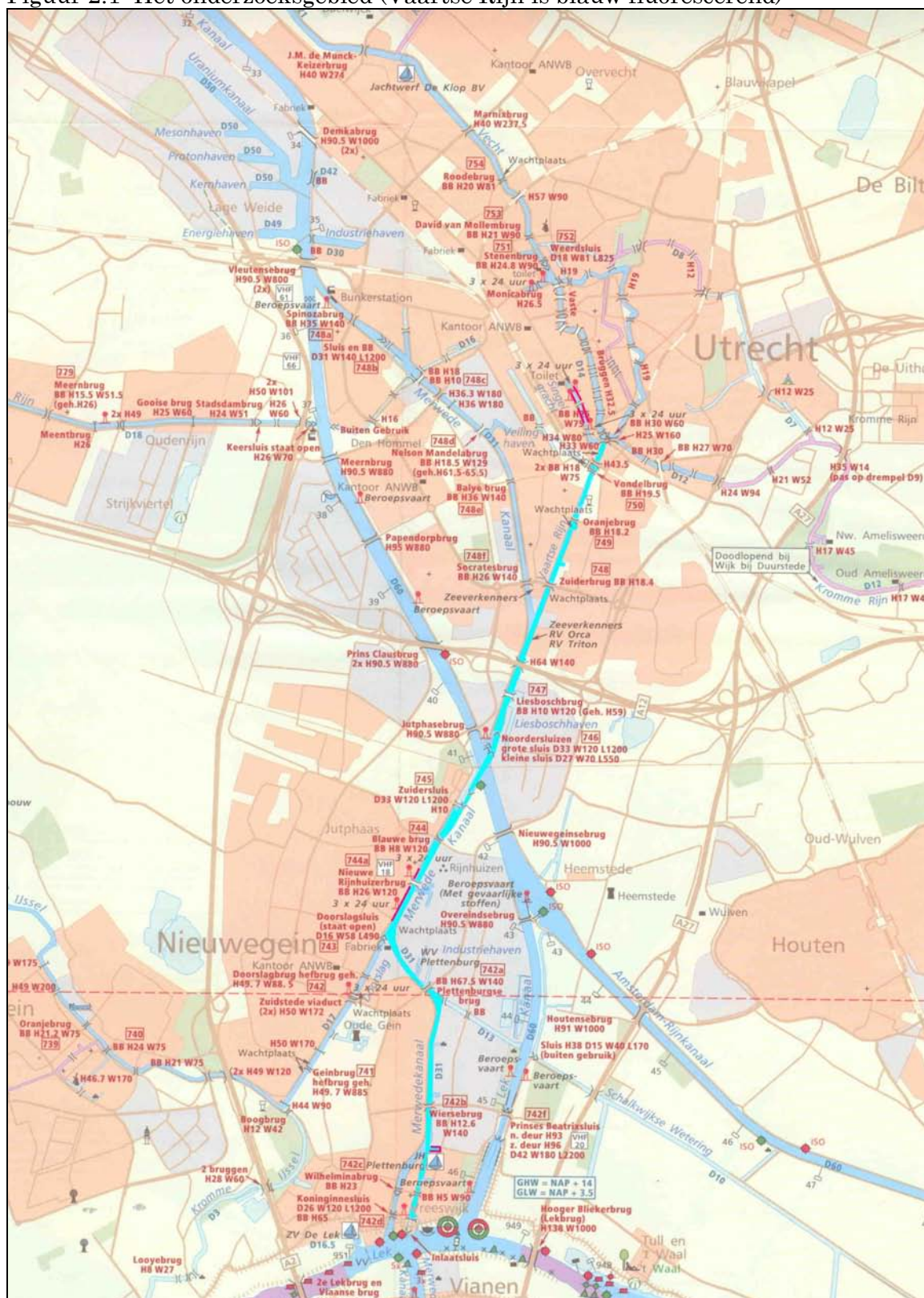
In dit hoofdstuk wordt allereerst de geschiedenis van de Vaartse Rijn kort geschetst. Vervolgens wordt het huidige gebruik van de Vaartse Rijn beschreven aan de hand van een databestand.

2.1 Het onderzoeksgebied

De geschiedenis van de Vaartse Rijn is in de cultuurhistorische studie van het Project Vaart in de Vaartse Rijn in kaart gebracht. Uit deze studie blijkt dat de Vaartse Rijn een in 1148 gegraven waterweg van de stad Utrecht naar de Lek is, bedoeld voor de handel met het Duitse achterland. In het eerste kwart van de 19e eeuw werd de Vaartse Rijn verbeterd om de positie van Amsterdam als Rijnhaven veilig te stellen. Deze verbeteringen bleken al snel onvoldoende te zijn om het scheepsverkeer tussen Amsterdam het Rijngebied in stand te houden. Daarom werd er in 1881 een nieuwe waterverbinding aangelegd, het Merwedekanaal. Dit kanaal liep van Amsterdam via Utrecht en Vreeswijk naar Gorinchem. Een groot deel van de Vaartse Rijn maakte nu onderdeel uit van het Merwedekanaal. Het noordelijke gedeelte van de Vaartse Rijn, vanaf Hoograven tot aan het Ledig Erf, verloor hierdoor haar functie als handelsroute. Het zuidelijke deel van de Vaartse Rijn werd verbreed en verdiept. Doordat de omvang van de scheepsvaart bleef groeien en de schepen steeds groter werden, was de capaciteit van het Merwedekanaal al gauw wederom onvoldoende. In 1952 werd als gevolg hiervan het Amsterdam-Rijnkanaal geopend. Het kanaal doorkruist het Merwedekanaal, de vroegere Vaartse Rijn. De Vaartse Rijn had nu compleet haar functie als handelsroute verloren (Houtstra, 2006).

Het huidige beeld van de Vaartse Rijn als vaarroute is te zien in figuur 2.1. Een groot deel van de oorspronkelijke Vaartse Rijn heet tegenwoordig Merwedekanaal. Alleen het water vanaf het Ledig Erf tot de kruising met het Merwedekanaal én het water wat vanaf Jachthaven Plettenburg in Nieuwegein richting Vreeswijk loopt heten nu officieel nog Vaartse Rijn. In dit onderzoek wordt wanneer gesproken wordt over de Vaartse Rijn het gehele gebied lopend vanaf het Ledig Erf in Utrecht tot de Rivier de Lek bij Vreeswijk bedoeld. Over de Vaartse Rijn liggen een groot aantal bruggen. Daarnaast zijn er de sluiscomplexen Noordersluis en Zuidersluis. De Koninginnesluis behoort officieel niet tot de Vaartse Rijn, maar tot het Merwedekanaal. Omdat deze sluis de inlaat is voor vaartuigen vanaf de Lek wordt deze wel in dit onderzoek meegenomen. In het deel ten noorden van de Noordersluis –de toegang van het Amsterdam-Rijnkanaal tot het Utrechtse deel van de Vaartse Rijn– zijn tot de stadssingels zeven bruggen te vinden. Ten zuiden van de Zuidersluis –de toegang vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal tot het zuidelijke, Nieuwegeinse deel van de Vaartse Rijn– tot de rivier de Lek bevinden zich zes bruggen.

Figuur 2.1: Het onderzoeksgebied (Vaartse Rijn is blauw fluorescerend)



Bron: ANWB, 2005

2.2 Huidig gebruik van de Vaartse Rijn

Het huidige gebruik van de Vaartse Rijn verschilt nogal van het gebruik in de tijd dat de waterweg nog een belangrijke handelsroute was. Waar toen trekschuit

en vrachtschip domineerden, zijn tegenwoordig recreatievaartuigen de grootste groep gebruikers van het water. Dat blijkt uit gegevens van de Rijkswaterstaat. De onderlegger van deze paragraaf vormt het 'Jaarverslag scheepvaart en goederenvervoer' van Rijkswaterstaat uit 2004. Dit is het meest recente databestand dat voorhanden is van zowel het zuidelijke als het noordelijke deel van het onderzoeksgebied. In de Vaartse Rijn wordt door Rijkswaterstaat op drie plaatsen data verzameld. Het gaat om de Noordersluis, dat de verbinding vanuit het zuiden van Utrecht met de stad Utrecht vormt. Ook voor de Zuidersluis, de verbinding met Nieuwegein verzamelt men gegevens. De Koninginnesluis is de derde plaats waar men gegevens verzameld. Dit is de verbinding tussen de Vaartse Rijn en de rivier de Lek en het Merwedekanaal richting Gorinchem. De gemeente Utrecht vergaart daarnaast doorvaartgegevens van de Weerdsluis. De Vaartse Rijn wordt gebruikt door twee hoofdgroepen gebruikers, namelijk binnenvaart- en zeeschepen en door recreatievaartuigen. In tabel 2.1 is te zien hoeveel schepen in 2004 gebruik hebben gemaakt van de Vaartse Rijn.

Tabel 2.1 Totaal aantal jaarlijks gepasseerde binnen-, zee- en recreatievaartuigen, Noordersluis, Zuidersluis en Koninginnesluis, 2004

	Binnenvaart en zeevaart	Recreatievaart	Totaal
Noordersluis			
Noordgaande vaart	820	3516	4336
Zuidgaande vaart	835	4334	5169
Totaal	(17.4 %) 1655	(82.6 %) 7850	(100%) 9505
Zuidersluis			
Noordgaande vaart	1427	3750	5177
Zuidgaande vaart	1268	4848	6116
Totaal	(23.9%) 2695	(76.1 %) 8598	(100%) 11293
Koninginnensluis			
Noordgaande vaart	461	3786	4247
Zuidgaande vaart	342	5432	5774
Totaal	(8.0 %) 803	(92.0%) 9218	(100%) 10021

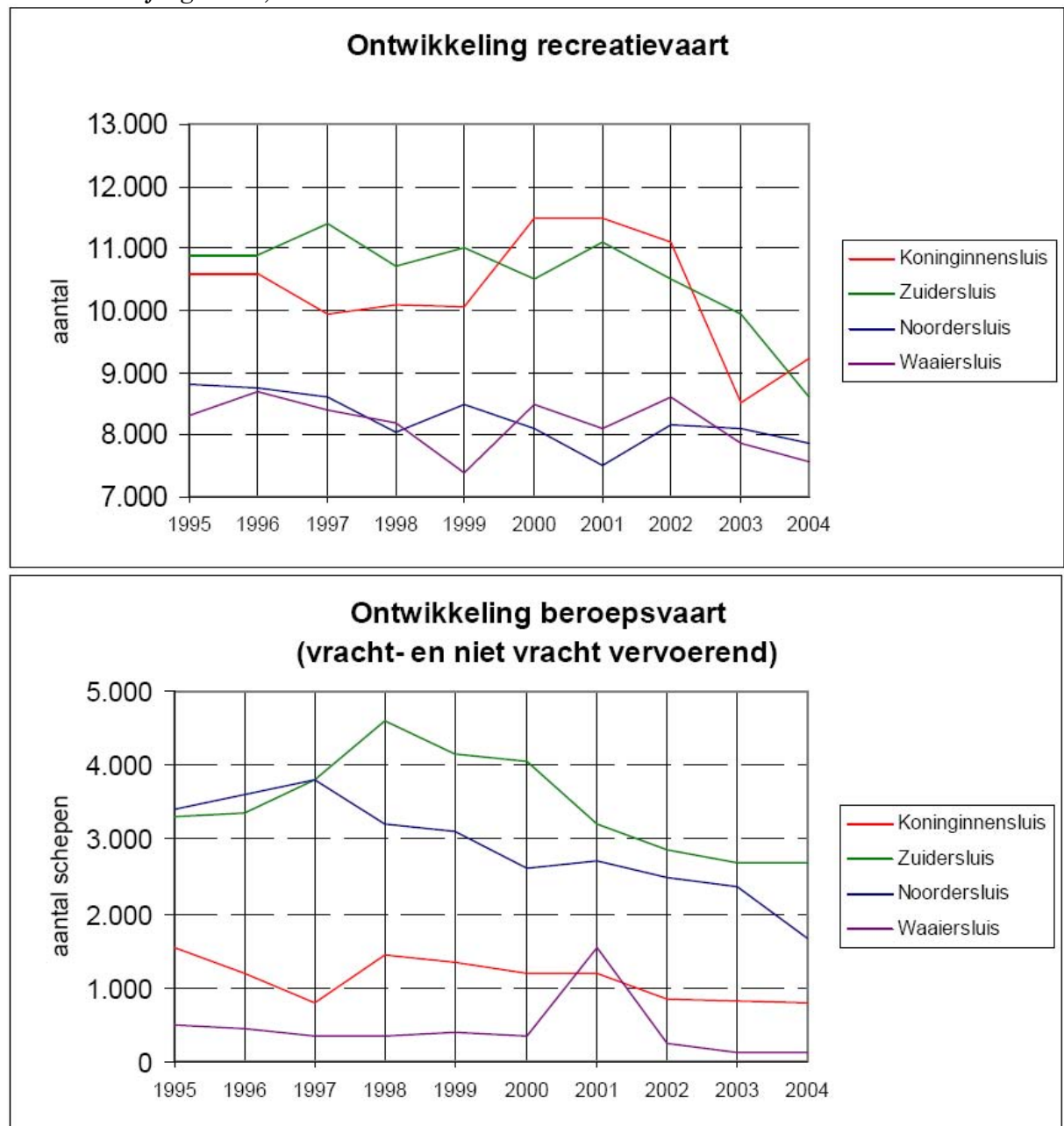
Bron: Rijkswaterstaat 2004

In totaal varen er aan de zuidzijde bij de Lek 10.021 schepen door de Koninginnensluis, waarvan 92 procent recreatievaartuigen en 8 procent binnenvaart- en zeeschepen. Er gaan meer schepen richting de Lek dan dat er schepen de Vaartse Rijn inkomen. De binnengaande schepen kunnen óf aanleggen in de Vaartse Rijn en weer omkeren richting Koninginnensluis, of varen richting de Hollandsche IJssel via de doorslag- het verbindingswater tussen het Merwedekanaal en de Hollandsche IJssel-, of ze gaan via de Zuidersluis Richting Utrecht of het Amsterdam- Rijnkanaal. Van de Zuidersluis maken jaarlijks 11.293 schepen gebruik en 9.505 schepen passeren de Noordersluis. Opvallend is het grote aantal binnenvaart- en zeeschepen dat de Zuidersluis passeert. Uit navraag bij Rijkswaterstaat blijkt dat er een aantal redenen zijn voor dit relatief grote aantal vrachtschepen. Een van de redenen is de aanmeerplaats direct ten zuiden van de Zuidersluis. Hier mag de vrachtvaart voor een periode van maximaal 14 aaneengesloten dagen aanmeren. Vaak liggen de vrachtschepen op deze locatie in afwachting van nieuwe vracht. Vreeswijk is van oudsher een schippersdorp. Veel vrachtschepen hebben daarom nog steeds

hun ligplaats nabij de historische kern van Vreeswijk. Dit is een andere reden voor het relatief hoge aantal vrachtschepen dat gebruik maakt van de Zuidersluis.

De meerjaarlijkse tendensen van de recreatievaart en de beroepsvaart zijn te vinden in figuur 2.2. De recreatievaart laat over deze periode een grillig verloop zien. Na 2002 is er een duidelijke daling te zien. Dit is een landelijke trend geweest, blijkt uit het interview met het hoofd van de havendienst van de gemeente Utrecht. De verwachting is dat de omvang van de recreatievaart zich stabiliseert.

Figuur 2.2: Meerjaarlijkse ontwikkeling recreatievaart en beroepsvaart, Vaartse Rijn gebied, 1995-2004



Bron: Rijkswaterstaat 2004

Ook in de beroepsvaart is er in de periode 1995- 2004 sprake van een daling, al is de daling niet zo sterk als die van de recreatievaart.

Overig gebruik van de Vaartse Rijn

Langs de Vaartse Rijn bevinden zich boten van de zeeverkenner. Ook zijn er enkele roeiverenigingen aan de Vaartse Rijn gevestigd en er liggen enkele woonboten. Ter hoogte van Jutphaas is er een recreatievaartuigen-verhuurder Hatenboer. Ook ligt er ter hoogte van Jutphaas het Partyschip 'de Lantaarn'. Tot slot verzorgt rederij Schuttevaer in het hoogseizoen wekelijks een dagtocht tussen Utrecht en Vreeswijk. Deze dagtocht doet tevens dienst als pendeldienst tussen Utrecht en Vreeswijk.

De oevers van de Vaartse Rijn worden ook gebruikt als ligplaats voor recreatievaartuigen. Op dit moment zijn er in de gemeente Utrecht totaal zo'n 400 ligplaatsvergunningen afgegeven voor recreatievaartuigen, waarvan een groot deel in de Vaartse Rijn. Tevens is er een wachtlijst van zo'n 100 vaartuigen. De gemiddelde wachttijd is 4 jaar. De gemeente Nieuwegein houdt de afgifte van ligplaatsvergunningen niet bij en heeft daarom geen cijfermateriaal beschikbaar.

Figuur 2.3 De wachtlijst voor ligplaatsvergunningen, zoals hier bij de Jutphase Weg in Utrecht, is groot.



2.3 Conclusie

Vroeger was de Vaartse Rijn een belangrijke handelsroute. Tegenwoordig heeft het water deze functie verloren. De recreatievaart is op dit moment de belangrijkste gebruiker van de waterweg. In 2004 maakten tussen de 9505 en 11293 vaartuigen gebruik van de Vaartse Rijn. De recreatievaart beslaat tussen de 76 en 92 procent van de totale vaart in de Vaartse Rijn. Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op deze recreatievaart.

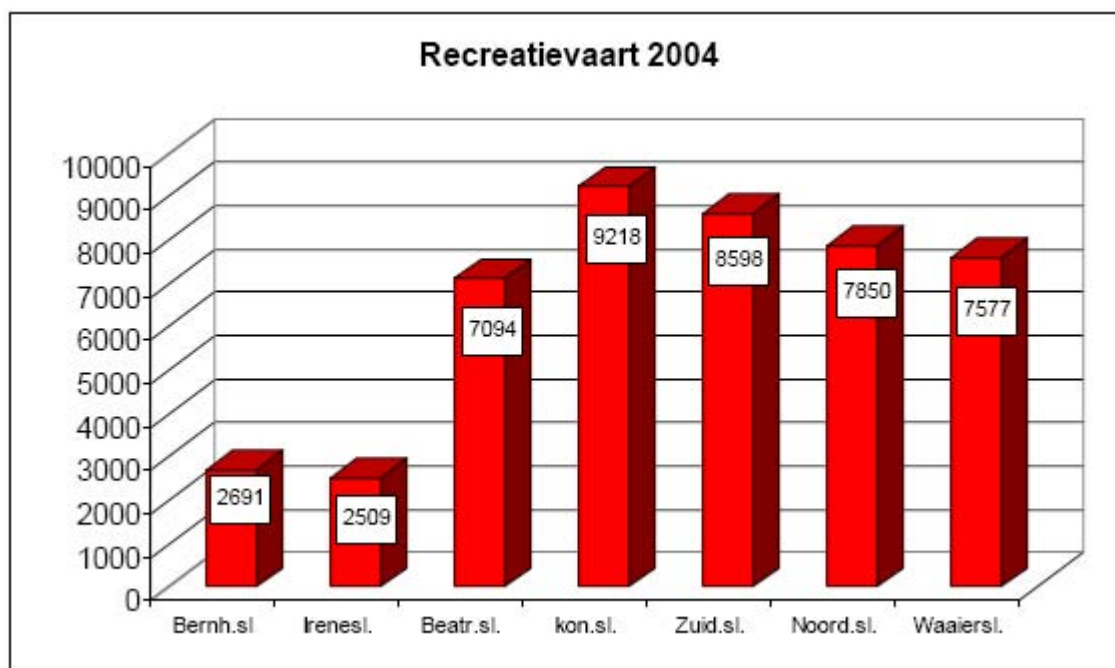
3 Recreatievaart in de Vaartse Rijn

De vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn staan centraal in dit hoofdstuk. Er wordt in de eerste paragraaf beschreven welke typen recreatievaartuigen gebruik maken van de Vaartse Rijn. Ook de fluctuatie van het aantal vaartuigen per dag en de maandelijkse fluctuaties komen aan bod. In paragraaf twee worden de resultaten van een enquête uitgevoerd onder 105 vaarrecreanten in de Vaartse Rijn beschreven. De paragraaf gaat onder andere in op het typen recreanten wat gebruik maakt van de Vaartse Rijn, de motivatie voor het gebruik van het vaarwater, de voorzieningen die men gebruikt en de behoeften en knelpunten die men tegenkomt.

3.1 Gebruik van de Vaartse Rijn door recreatievaartuigen

Het totale aantal gebruikers van de verschillende sluizen in de Vaartse Rijn is al eerder beschreven in hoofdstuk één. In onderstaande figuur staan de totale aantallen vaartuigen die gebruik maken van de sluizen in de regio Utrecht weergegeven. Daaruit blijkt dat de sluizen in het gebied Vaartse Rijn ten opzichte van de andere sluizen een relatief groot deel van de recreatievaartuigen innemen (figuur 3.1).

Figuur 3.1 Recreatievaart in de sluizen in de regio Utrecht, 2004.



Bron: Rijkswaterstaat 2004

Recreatievaartuig is een breed begrip. Rijkswaterstaat onderscheidt 7 typen recreatievaartuigen. Deze zijn weergegeven in figuur 3.2. In tabel 3.1 is de verdeling van deze verschillende typen gebruikers te zien voor de Vaartse Rijn in 2004.

Figuur 3.2: Typologie van recreatievaartuigen (Rijkswaterstaat)

RECREATIEVAART	
	80. motorjacht, ook snelvarend
	81. speedboot
	82. zeiljacht varend op (hulp) motor 83. zeilend jacht
	84. vaartuig voor sportvissers
	85. zeil- c.q. motorschepen met een lengte van meer dan 20 m, in gebruik als recreatievaartuig o.a. bruine vloot, charterschepen, omgebouwde beroepsvaartuigen, e.d.
	89. overige recreatievaartuigen: roeiboot, kano, rubberboot, zeilplank, e.d.

Bron: Rijkswaterstaat 2004

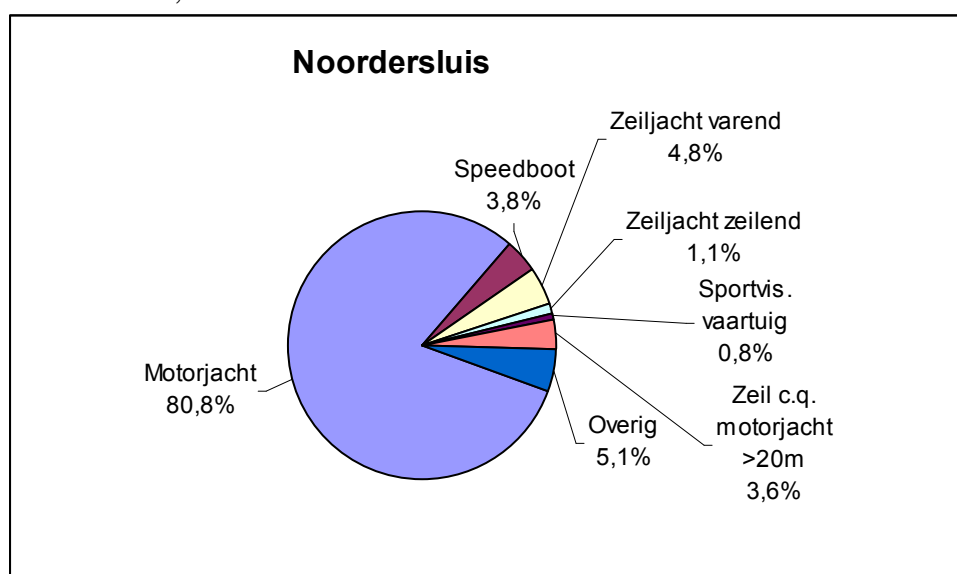
Tabel 3.1 Totaal aantal vaarbewegingen recreatievaart Vaartse Rijn: Noordersluis, Zuidersluis en Koninginnesluis, 2004

	Motor-jacht	Speed-boat	Zeiljacht varend	Zeiljacht zeilend	Sportvis vaartuig	Zeil/ motorjacht >20m	Overig	Totaal
Noordersluis	6342	300	376	88	65	281	398	7850
Zuidersluis	7874	105	241	37	28	205	108	8598
Koninginnensluis	7936	304	456	64	35	286	137	9218

Bron: Rijkswaterstaat 2004

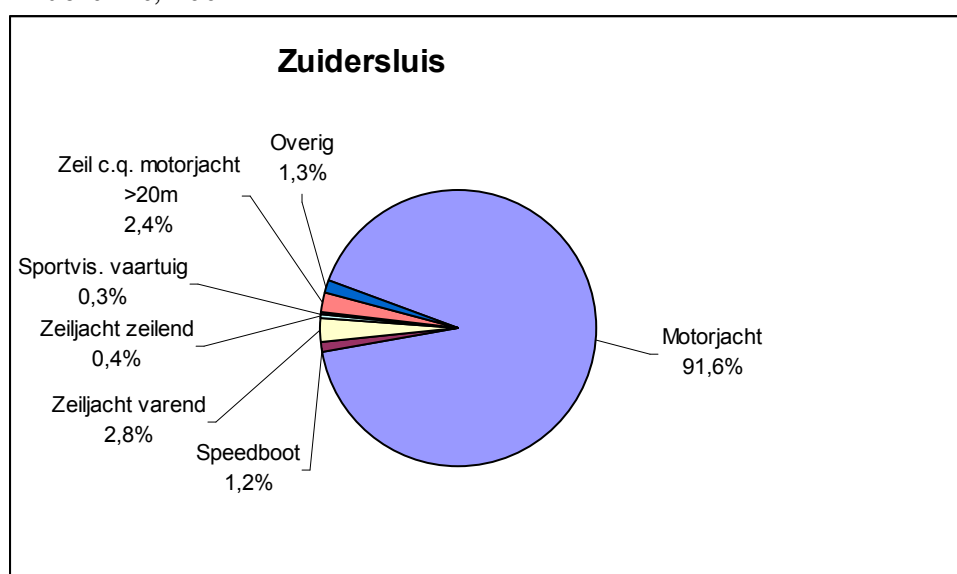
Motorjachten vormen het grootste deel van de recreatievaartuigen die gebruik maken van de Vaartse Rijn (figuur 3.1), gevolgd door varende zeiljachten. In de Noordersluis nemen motorjachten 81 procent en in de Zuidersluis zelfs 92 procent van het totale aantal recreatievaartuigen in. Deze verdeling is weergegeven in figuren 3.3 en 3.4.

Figuur 3.3 Verdeling vaartuigen over diverse recreatievaartuigtypen, Noordersluis, 2004



Bron: Rijkswaterstaat 2004, N=7850

Figuur 3.4 Verdeling vaartuigen over diverse recreatievaartuigtypen, Zuidersluis, 2004



Bron: Rijkswaterstaat 2004, N=8598

Opgemerkt moet worden dat het daadwerkelijke aantal recreatievaartuigen dat gebruik maakt van de Vaartse Rijn groter is dan dit aantal. Er zijn ook veel kleinere gemotoriseerde boten, roeiboten of kano's in de categorie 'overig' die wel varen op de Vaartse Rijn, maar die binnen de stad Utrecht of Nieuwegein blijven en geen gebruik maken van de sluisen. Een bruikbaar databestand van deze gegevens is echter niet voorhanden, dus onduidelijk is om hoeveel vaartuigen het gaat. Met name in de weekeinden en tijdens feestdagen zijn er veel sloepen en andere kleine gemotoriseerde boten te vinden op de Vaartse Rijn.

De nationaliteit van de vaarrecreanten die de sluisen passeren is hoofdzakelijk de Nederlandse. Van de recreanten in de Vaartse Rijn had in 2004 95 tot 98 procent de Nederlandse nationaliteit. De Duitsers zijn de grootste groep Niet-

Nederlanders. Zo'n 2 tot 4.5 procent van de vaarrecreanten die gebruik maakt van de sluizen is Duits. Ook is er een kleine(re) groep Belgen die vaart door de sluizen van de Vaartse Rijn.

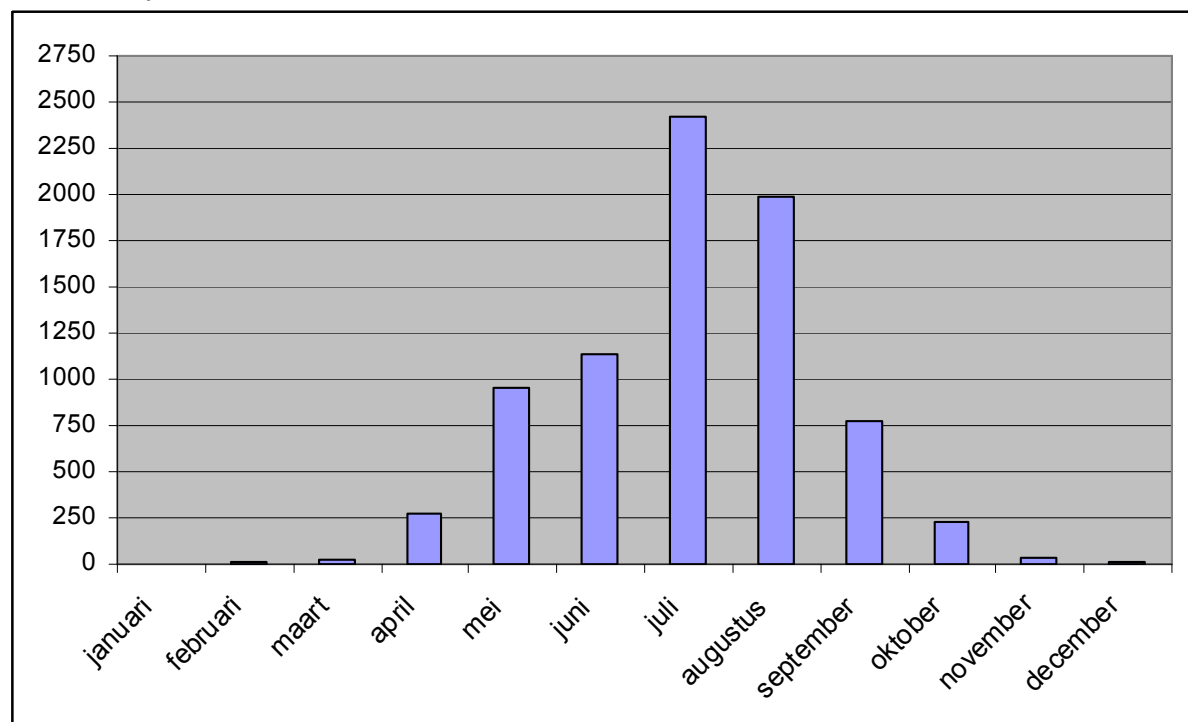
Tabel 3.2 Nationaliteit vaarpassanten Vaartse Rijn, 2004

	Zuidersluis		Noordersluis		Koninginnensluis	
	Abs	In %	Abs	In %	Abs	In %
België	61	0,7%	57	0,7%	60	0,7%
Duitsland	268	3,1%	277	3,5%	147	1,6%
Nederland	8215	95,5%	7443	94,8%	8997	97,6%
Overig	54	0,6%	73	0,9%	14	0,2%
	8598	100%	7850	100%	9218	100%

Bron: Rijkswaterstaat 2004

De jaarlijkse aantallen recreatievaartuigen zijn niet evenredig verdeeld over de twaalf maanden. Het seizoen voor recreatievaartuigen loopt van april tot en met oktober, met juli en augustus als drukste maanden. Van 1 november tot en met 31 maart zijn de openingstijden van de sluizen ook beperkter. In figuren 3.5 tot en met 3.7 is deze maandelijkse fluctuatie weergegeven.

Figuur 3.5 Maandelijkse recreatievaartbewegingen 2004, Noordersluis, Vaartse Rijn

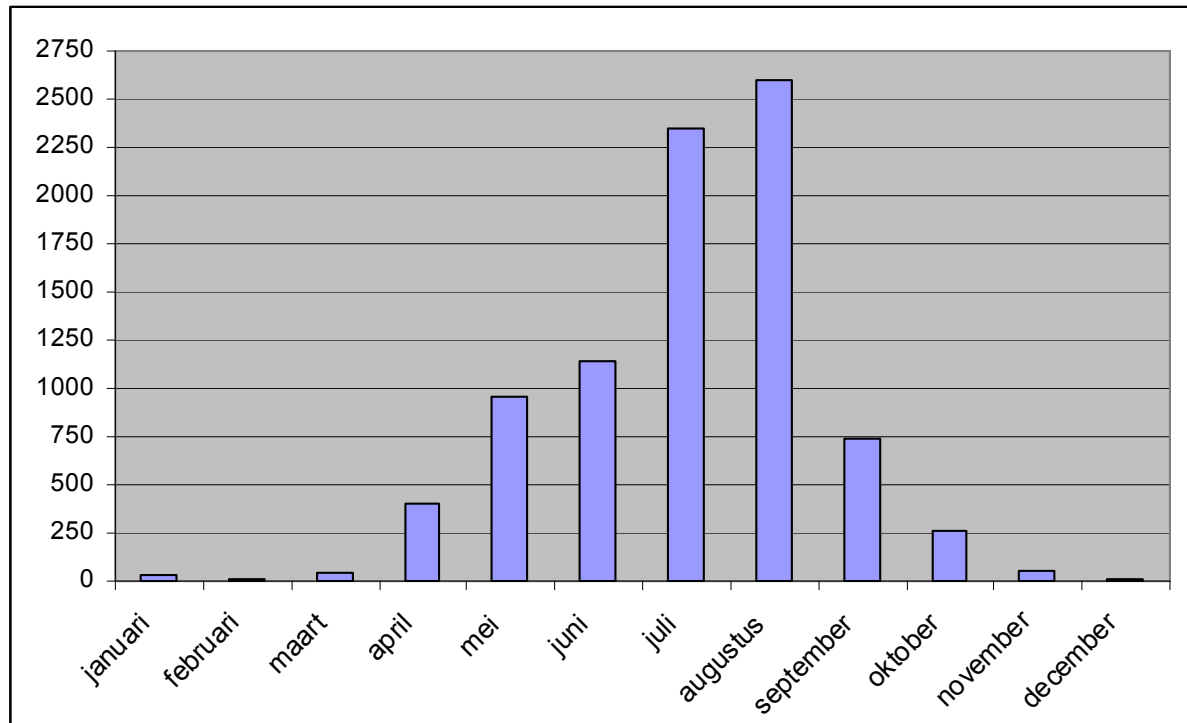


Bron: Rijkswaterstaat, 2004

De vaarbewegingen in de eerste en de laatste maanden van het hoogseizoen zijn vooral aan een grijze golf toe te schrijven. Er varen dan veel gepensioneerden echtparen en Vutters, blijkt uit een interview met dhr. Jaap de Jong, hoofd van de havendienst van de gemeente Utrecht. De vaarrecreanten in de zomermaanden zijn diverser van leeftijds- en huishoudenssamenstelling. In de Noordersluis is juli de drukste maand, terwijl in de Zuidersluis en

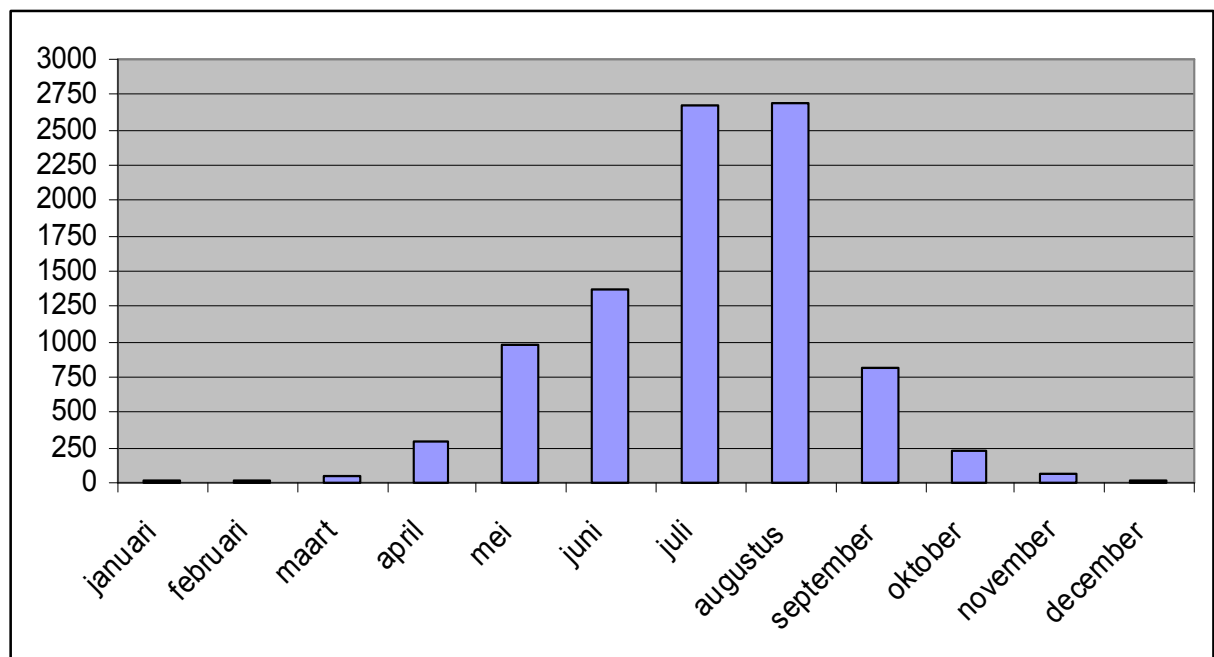
Koninginnesluis augustus de drukste maand is. Er vaarden in de drukste maand van 2004 tussen de 2400 en 2700 vaartuigen door de sluisen.

Figuur 3.6 Maandelijks recreatievaartbewegingen 2004, Zuidersluis, Vaartse Rijn



Bron: Rijkswaterstaat, 2004

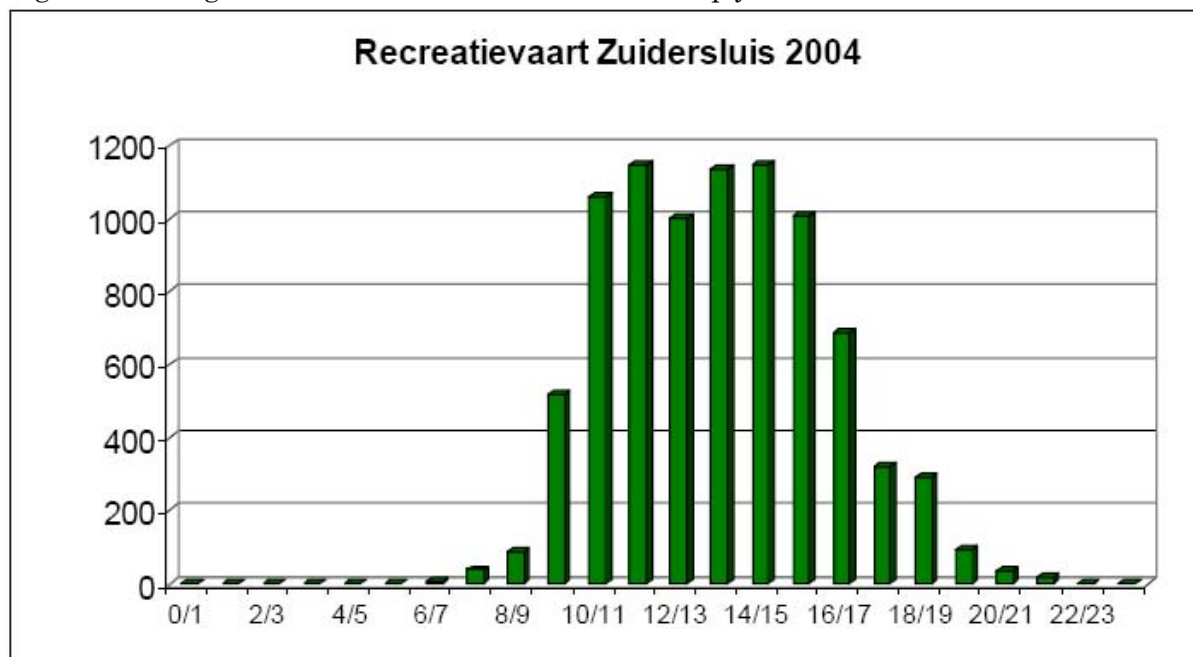
Figuur 3.7 Maandelijks recreatievaartbewegingen 2004, Koninginnesluis, Merwedekanaal



Bron: Rijkswaterstaat, 2004

Wanneer de dagelijkse vaarrecreatie op uurbasis geanalyseerd wordt, blijkt dat de grootste pieken qua aantallen vaartuigen tussen 11:00 uur en 15:00 uur liggen. Dit blijkt uit figuur 3.8, welke is overgenomen uit het jaaroverzicht scheepvaart en goederenvervoer 2004 van de Rijkswaterstaat. De variatie gedurende de dag hangt voor een belangrijk deel samen met de openingstijden van de Zuidersluis.

Figuur 3.8: Dagvariatie recreatievaart Zuidersluis op jaarbasis 2004



Openingstijden van de Zuidersluis

1 april t/m/ 31 oktober:

ma-vrij 06:00 – 22:00

zat 07:00 – 22:00

zon 10:00 – 19:00

1 nov t/m 31 maart:

ma-vrij 06:00 – 22:00

zat 08:00 - 16:00

zon gesloten

3.2 Opzet en uitvoering veldwerk

Onderzoeksmethode

De meest voorkomende vaartuigsoort op de Vaartse Rijn zijn de gemotoriseerde vaartuigen. Daarom is gekozen voor de vaarpassanten op deze vaartuigen als onderzoekseenheid. De resultaten van het veldwerk hebben dan ook alleen betrekking op bestuurders van motorvaartuigen. Bestuurders van zeiljachten, speedboten, sportvisvaartuigen, roeiboten, kano's en rubberboten vallen allen buiten dit deel van het onderzoek. Door middel van een gestructureerde vragenlijst zijn de motieven van de recreanten voor het gebruik van de Vaartse Rijn achterhaald, evenals de door de recreanten ondernomen activiteiten. Ook is gevraagd naar de kenmerken van de vaarrecreanten, zodat een typologie opgesteld kan worden. De enquêtes zijn afgenomen met de schipper en bij afwezigheid van de schipper is een andere volwassen medepassagiers benaderd.

Tijdstip en locatie van onderzoek

Er is in week 30, van maandag 24 tot en met zaterdag 30 juli geënquêteerd. Er is op basis van een interview met Jaap de Jong, hoofd van de havendienst van de gemeente Utrecht en op basis van gesprekken met de inners van het havengeld gekozen voor het in de avonduren enquêteren aan de aanlegsteigers. De enquêtes waren van een zodanige omvang dat het niet wenselijk was om deze af te nemen bij de wachtplaatsen voor bruggen en sluizen. Bovendien zijn de wachtplaatsen niet altijd goed bereikbaar. Naast de vaarrecreanten op de doortocht zijn er ook mensen die dagtochten ondernemen. De keuze voor het enquêteren aan de aanlegsteigers sluit de dagrecreanten uit van dit onderzoek. Er is gekozen voor de avonduren, omdat op basis van interviews met betrokkenen blijkt dat de meeste vaarrecreanten die op doortocht zijn einde van de middag aanmeren. Er is tussen 17:00 uur en 20:30 uur geënquêteerd.

De locaties waar de enquêtes zijn afgenomen zijn de passantensteiger Catharijnesingel¹, de passantensteiger Jutphaas en de jachthaven Vreeswijk. Dit zijn de meest gebruikte aanleglocaties in het onderzoeksgebied. Aanlegsteiger Jutphaas en passantensteiger Catharijnesingel zijn aanlegplaatsen waar maximaal 72 uur aaneengesloten mag worden doorgebracht. Jachthaven Plettenburg te Vreeswijk is in principe alleen voor leden toegankelijk, maar wanneer de aanmeerplaats bij Jutphaas vol ligt wordt wel gebruik gemaakt van de jachthaven. De recreanten betalen dan een kleine bijdrage.

De weersomstandigheden tijdens het enquêteren waren als volgt: het was zonnig en rond de 25-30 graden. De interviews konden daarom buiten aan de aanmeersteigers of op het dek plaatsvinden.

Aantal afgenomen interviews

In totaal zijn 105 enquêtes afgenomen, waarvan 44.8 procent op de locatie Catharijnesingel in Utrecht en 55.2 procent bij de passantenhaven en aanlegsteigers in Vreeswijk en Jutphaas. Zie hiervoor ook tabel 3.3. Geprobeerd is om een evenwichtige verdeling van de vragenlijsten over de verschillende locaties te krijgen, dit is grotendeels gelukt. Van de geënquêteerden maakt 92.4% ook daadwerkelijk gebruik van de Vaartse Rijn. De acht passanten (7.6%) die geen gebruik maken van de Vaartse Rijn zijn allen ondervraagd aan de Catharijnesingel. Deze passanten gaan via de noordzijde de stad weer uit. Deze recreanten is alleen gevraagd naar de behoeften en knelpunten van de aanleglocatie. Bij de overige recreanten is de gehele enquête afgenomen. Zie de bijlage voor de enquête. Op de locatie Jachthaven Plettenburg is een kleiner aantal enquêtes afgenomen. Dit is te verklaren uit het feit dat de jachthaven Plettenburg vooral gebruikt wordt wanneer de passantensteiger Jutphaas vol ligt. Het aantal vaartuigen dat hier aanlegt is daarom geringer dan op de andere locaties. Op de locaties Jutphaas en Catharijnesingel lagen gemiddeld circa 15 boten per avond. Omdat het aantal afgenomen enquêtes in Vreeswijk beperkt is en omdat de aanlegplaatsen Vreeswijk en Jutphaas dicht bij elkaar liggen, is besloten deze twee locaties in sommige gevallen bij de analyse van de antwoorden samen te nemen.

¹ De Catharijnesingel is officieel geen onderdeel van de Vaartse Rijn, maar dit is de enige aanmeerplaats nabij het Utrechtse deel van de Vaartse Rijn.

Tabel 3.3 Verdeling van afgenomen enquêtes naar locatie:

Locatie	Aantal	Aantal in %
Catharijnesingel	47	44.8%
Jutphaas	43	41.0%
Vreeswijk: Jachthaven Plettenburg	15	14.3%
Totaal	105	100%

Het totale aantal enquêtes is voldoende om een globaal beeld te geven van het type vaarrecreant wat met gemotoriseerde vaartuigen meerdaagse tochten maakt over de Vaartse Rijn². Er moet bij de interpretatie van tabellen en figuren echter wel in het oog gehouden worden dat dit veldwerk een momentopname is. Ook hebben de uitkomsten alleen betrekking op een bepaald type waterrecreant: de recreanten varende op gemotoriseerde vaartuigen. Na uitvoering van het veldwerk zijn de gegevens ingevoerd in het data-verwerkingsprogramma SPSS.

3.3 Resultaten enquête vervoersstudie Vaartse Rijn

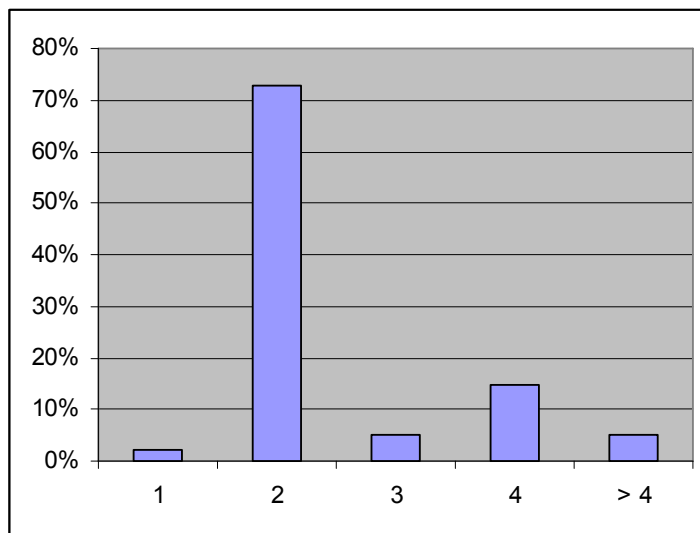
In deze paragraaf worden de resultaten van het uitgevoerde veldwerk beschreven. Achtereenvolgens worden de kenmerken van de vaarrecreanten, de bootkenmerken en het vaargedrag van de recreanten behandeld. Er wordt indien mogelijk een vergelijking gemaakt met het in 2002 door onderzoeksinstituut Alterra uitgevoerde onderzoek 'Recreatietoervaart, 9 jaar later'. Het doel van dat onderzoek was het verkrijgen van meer inzicht in het vaargedrag van toervaarders en de achterliggende motieven voor dit gedrag. Een van de doelgroepen waren vaarrecreanten op gemotoriseerde vaartuigen, wat vergelijking met dit onderzoek mogelijk maakt.

3.3.1 Kenmerken van de vaarrecreanten

De geïnterviewde respondenten zijn voor het merendeel van het mannelijke geslacht, namelijk voor 84 %. Dit is te verklaren uit het feit dat de interviews zoveel mogelijk afgenomen zijn met de bestuurders van het schip. Dit zijn overwegend mannen. Dit impliceert niet dat er voornamelijk sprake is van mannelijke vaarrecreanten.

² Idealiter zou het veldwerk op verschillende tijdstippen gedurende het jaar verricht moeten zijn. Ook zou onder ideale omstandigheden het aantal enquêtes wat omvangrijker zijn. De omvang en tijdsduur van dit onderzoek waren echter beperkt. Het totale aantal geënuquêteerde respondenten vormt 1.3 tot 1.7 procent van het jaarlijkse aantal passanten door de respectievelijk Noorder- en Zuidersluis (data 2004).

Figuur 3.9 Aantal personen aan boord (inclusief respondent), Vaartse Rijn, 2006 (N=96)



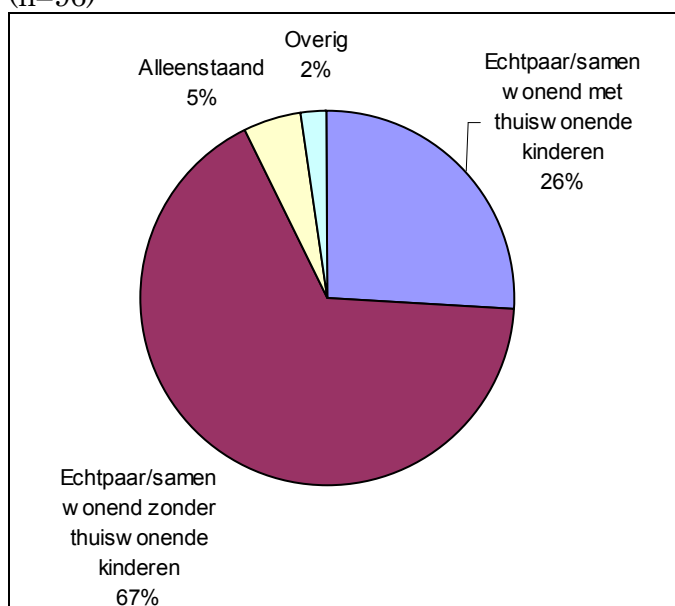
De meeste vaartuigen hebben twee of vier personen aan boord. Uit figuur 3.9 blijkt dat 73 procent van de vaarrecreanten met twee personen aan boord is. In 15 procent van de gevallen is men met vier personen aan boord. Deze percentages zijn vergelijkbaar met de uitkomsten van het landelijke onderzoek onder recreatievaarders van Onderzoeksinstituut Alterra uit 2002. Daarbij is gemiddeld 69 procent alleen of met twee personen aan boord. Vijftien procent vaart met vier personen aan boord.

Tabel 3.4 Verdeling respondenten naar land van herkomst in procenten, Vaartse Rijn, 2006 (N=97)

Land van herkomst	Procentueel
Nederland	97%
België	1%
Duitsland	1%
Elders binnen EU	1%

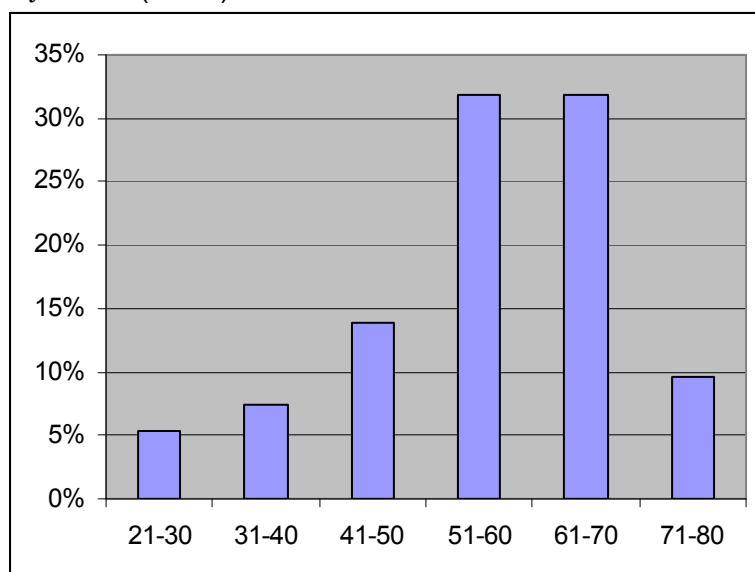
De meeste respondenten hebben de Nederlandse nationaliteit. In werkelijkheid was het aantal buitenlandse recreanten groter, maar door taalproblemen is het lastig gebleken om de enquêtes onder niet-Nederlanders af te nemen.

Figuur 3.10 Huishoudenssamenstelling vaarrecreanten Vaartse Rijn, 2006 (n=96)



De samenstelling van de vaarrecreanten bestaat grotendeels uit echtparen. De verdeling van de huishoudenssamenstelling is weergegeven in figuur 3.10. Onder de respondenten bevinden zich relatief weinig alleenstaanden. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 56 jaar. Uit figuur 3.11 blijkt dat de meerderheid van de vaarrecreanten van middelbare leeftijd of ouder is. Van alle respondenten is 73 procent 50 plusser. Slechts 5 procent van de respondenten is 30 jaar of jonger. Dit beeld correspondeert met uitkomsten van onderzoek van Alterra uit 2002. Daaruit blijkt dat 68 procent van de door hen onderzochte motorbootvaarders 50 plusser is.

Figuur 3.11 Verdeling recreatievaarders naar leeftijd, in procenten, Vaartse Rijn 2006 (N=94)



De respondenten zijn afkomstig uit diverse delen van Nederland. In tabel 3.5 is de herkomst van de respondenten op provinciaal niveau weergegeven. De meeste

respondenten zijn afkomstig uit de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Noord-Holland. Zestien procent van de respondenten is uit de provincie Utrecht zelf afkomstig. Uit Nieuwegein en Utrecht zelf zijn 4 respondenten afkomstig (4.4%). Er is geen sprake van een overwegend lokale markt. De omliggende provincies zijn wel sterker vertegenwoordigd dan provincies die geografisch gezien verder weg liggen.

Tabel 3.5 Woonplaats vaarrecreanten in de Vaartse Rijn naar provincie, 2006 (n=90)

Provincie	Aantal vaarrecreanten	Procentueel
Groningen	0	0%
Friesland	3	3,3%
Drenthe	1	1,1%
Overijssel	5	5,6%
Gelderland	7	7,8%
Utrecht	14	15,6%
Noord-Holland	15	16,7%
Zuid-Holland	23	25,6%
Zeeland	0	0%
Noord-Brabant	18	20,0%
Limburg	3	3,3%
Flevoland	1	1,1%

De respondenten is gevraagd naar hun hoofdbezigheid in het dagelijkse leven. In tabel 3.6 zijn de resultaten van deze vraag weergegeven. Van de respondenten verricht 51 procent betaalde arbeid. Een aanzienlijk deel is daarnaast gepensioneerd of is vervroegd uitgetreden (Vutter).

Tabel 3.6 Hoofdbezigheid in het dagelijks leven(n=96)

Bezigheid in het dagelijks leven	Procentueel
Ik ben huisman/huisvrouw	3%
Ik verricht betaalde arbeid	51%
Ik ben gepensioneerd / vutter	44%
Anders	2%

De verdeling van de respondenten naar opleidingsniveau is weergegeven in tabel 3.7. Daaruit blijkt dat de meeste respondenten een middelbaar opleidingsniveau³ hebben. Verder heeft 27 procent het lager onderwijs⁴ en 25 procent het hoger onderwijs⁵ afgerond.

Tabel 3.7 Hoogst voltooide opleiding respondenten (n=92)

Hoogst voltooide opleiding	Procentueel
Lager onderwijs	27%
Middelbaar onderwijs	48%
Hoger onderwijs	25%

³ Zoals MBO, MTS, MEAO, HAVO of VWO

⁴ Zoals basisonderwijs, LTS, LEAO, LBO, VMBO, MULO of MAVO

⁵ Zoals HBO, HTS, HEAO, WO

De respondenten is gevraagd een inschatting te geven van hun bruto jaarinkomen. De respons op deze vraag is echter te laag gebleken voor een betrouwbare weergave van het inkomensniveau van de vaarrecreanten. Op basis van het veldwerk kan echter geconcludeerd worden dat het bezit van een recreatievaartuig voornamelijk weggelegd is voor personen uit de modale en / of bovenmodale inkomenscategorie. Dit vanwege de aanschafs- en onderhoudskosten die het bezit van een recreatievaartuig met zich meebrengt.

3.3.2 Bootkenmerken

De bootkenmerken waar de respondenten naar is gevraagd zijn achtereenvolgens de eigendomssituatie, de thuishaven en de afmetingen van de boot. De boten van de respondenten zijn voor de overgrote meerderheid in eigendom van de vaarrecreanten. Slechts twee procent van de respondenten geeft aan met een huurboot te varen (tabel 3.8).

Tabel 3.8 Eigendomssituatie recreatievaartuigen (n=97)

Eigendomssituatie	In %
Eigendom	98%
Huur	2%

De herkomst van de boten komt grotendeels overeen met de herkomst van de respondenten varende op de Vaartse Rijn. Zoals in tabel 3.9 af te lezen is, hebben veel van de boten de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Noord-Brabant en Utrecht als thuishaven. Er zijn meer boten dan passanten afkomstig uit Gelderland.

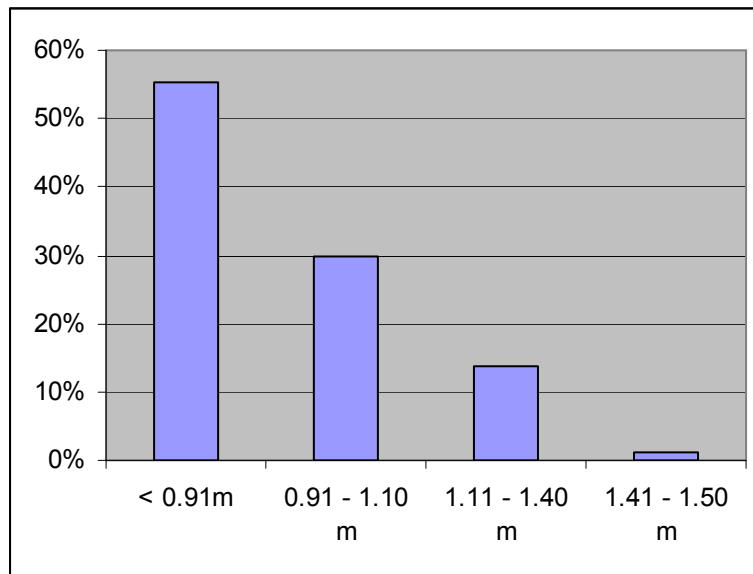
Tabel 3.9 Thuishaven boten van respondenten (n=89)

Provincie	Aantal vaarrecreanten	Procentueel
Groningen	0	0,0%
Friesland	8	9,0%
Drenthe	0	0,0%
Overijssel	5	5,6%
Gelderland	10	11,2%
Utrecht	14	15,7%
Noord-Holland	12	13,5%
Zuid-Holland	21	23,6%
Zeeland	0	0,0%
Noord-Brabant	12	13,5%
Limburg	3	3,4%
Flevoland	4	4,5%

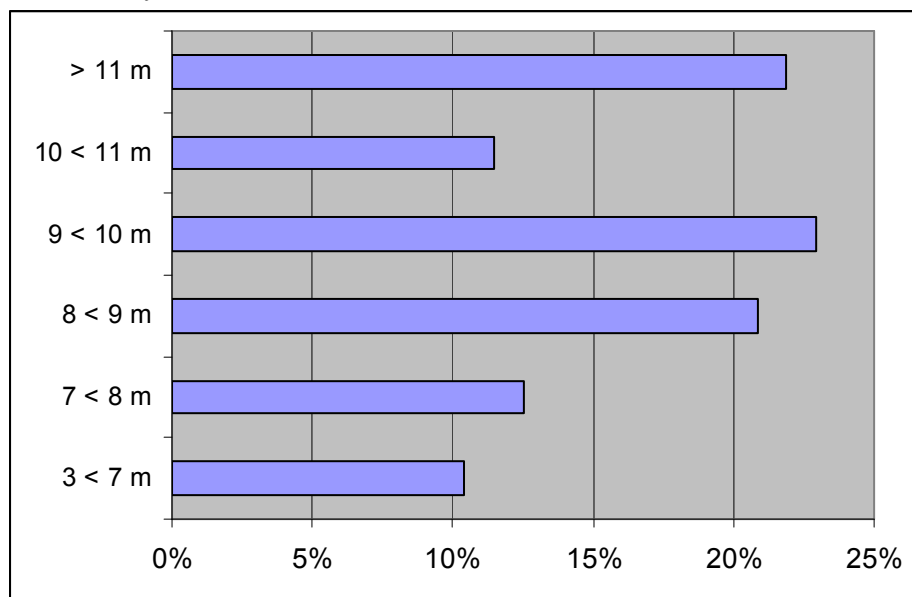
Afmetingen

De afmetingen van de vaartuigen van de respondenten zijn weergegeven in figuren 3.12 tot en met 3.14. De diverse categorieën zijn overgenomen uit het onderzoek 'Recreatievaart, 9 jaar later', van Alterra. De meerderheid van de vaartuigen heeft een diepgang van maximaal 91 cm. De meeste recreatievaartuigen hebben een breedte tussen de 2.5 en 3.5 meter. De lengte van de boten is zeer divers. De grootste groep zijn de boten tussen 9 en 10 meter lang: een kwart van de boten heeft deze lengte.

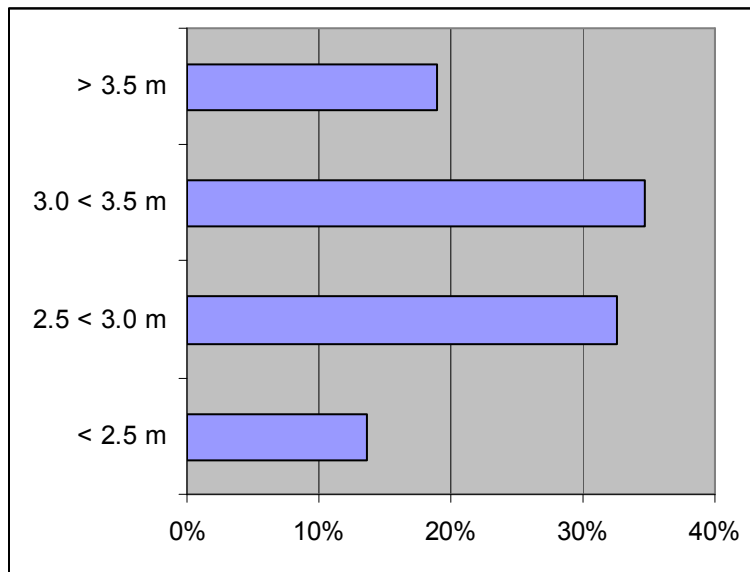
Figuur 3.12 Verdeling (%) van de diepgang van de recreatievaartuigen in meters, Vaartse Rijn 2006 (N=87)



Figuur 3.13 Verdeling (%) van de lengte van de recreatievaartuigen op de Vaartse Rijn in meters, 2006 (N=96)



Figuur 3.14 Verdeling (%) van de breedte van de recreatievaartuigen op de Vaartse Rijn in meters, 2006 (N=95)



3.3.3 Vaargedrag

Verblijfsduur

Hoeveel tijd brengen de aangemeerde vaarrecreanten door aan de Vaartse Rijn en in de omgeving? De overgrote meerderheid van de respondenten brengt één nacht op de interviewlocaties door. Dit betekent dat de meerderheid van de respondenten maximaal twee dagen doorbrengt en gebruik maakt van voorzieningen aan of in de omgeving van de Vaartse Rijn. Tussen de locaties Catharijnesingel en Vreeswijk/Jutphaas zit weinig verschil in aanlegtijd.

Tabel 3.10 Verblijfsduur vaarrecreanten

Aankomstmoment	Jutphaas/Vreeswijk (n=58)	Catharijnesingel (n=41)	Totaal (n=99)
Meer dan 2 dagen geleden	5,3%	0%	3.1%
2 dagen geleden	8,6%	7,3%	5.2%
Gisteren	5,3%	9,8%	7.2%
Vandaag	82,8%	82,9%	84.5%
Vertrekmoment	Jutphaas/Vreeswijk (n=56)	Catharijnesingel (n=41)	Totaal (n=97)
Ik vertrek vandaag	3.6%	2.4%	3.1%
Ik vertrek morgen	80.4%	75.6%	78.4%
Ik blijf hier 2 of 3 dagen	14.3%	12.2%	13.4%
Weet nog niet	1.8%	9.8%	5.2%

Vaarroute

De respondenten zijn hoofdzakelijk op doortocht. Zes procent geeft aan dat de Vaartse Rijn onderdeel uitmaakt van de vaste vaarregio en 94 procent is op doortocht. .

Voor het merendeel van de passanten geldt dat zij regelmatig op de vaarwateren Merwedekanaal/Vaartse Rijn komen. 76 procent is al eerder op de Vaartse Rijn geweest en de meerderheid daarvan vaart gemiddeld één keer per seizoen of vaker op de Vaartse Rijn (tabel 3.11).

Tabel 3.11 Vaarfrequentie Vaartse Rijn per seizoen (n=74)

Vaarfrequentie	In %
Minder dan 1 keer	27.0%
1 keer	52.7%
2-5 keer	17.6%
Meer dan 5 keer	2.7%
Totaal	100%

De respondenten is gevraagd naar de gevolgde route. Zo kan achterhaald worden wat de meest gebruikte doorvaartroutes zijn. De vraag die aan de respondenten is gesteld luidt als volgt: via welke vaarwegen bent u naar deze locatie gekomen en via welke vertrekt u weer? Ze hebben zowel de al gevolgde route als de nog te volgen route over de Vaartse Rijn beschreven. In tabel 3.12 is het antwoord weergegeven. De route Vecht-Oude Gracht/Stadssingels-Vaartse Rijn en andersom is het meest genoemd, gevolgd door de routes Hollandsche IJssel-Doorslag – Vaartse Rijn en Merwedekanaal vanuit Gorkum – Vaartse Rijn.

Tabel 3.12 Gevolgde vaarroute(n=93) van de respondenten op de Vaartse Rijn, 2006

Vaarroute	In %
Waterwegen in stad Utrecht	1.1%
Vecht – Oude Gracht/Stadssingels – Vaartse Rijn/Merwedekanaal (en vice versa)	31.4%
Amsterdam-Rijnkanaal – Vaartse Rijn/Merwedekanaal(en vice versa)	12.4%
Hollandse IJssel – Doorslag – Vaartse Rijn/Merwedekanaal (en vice versa)	25.9%
Lek/ Lekkanaal- Vaartse Rijn/Merwedekanaal (en vice versa)	8.1%
Merwedekanaal (vanuit Gorinchem) – Vaartse Rijn/Merwedekanaal (en vice versa)	21.1%

Er wordt relatief weinig gebruik gemaakt van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Amsterdam Rijnkanaal wordt door veel passanten gezien als een minder prettig water om te varen. Men vaart liever niet over dit vaarwater vanwege de golfslag. Deze veroorzaakt hevige schommelingen, waardoor het varen erg oncomfortabel wordt. Ook de mindere veiligheid op dit vaarwater vanwege de vele vrachtvaart speelt een rol.

Figuur 3.15 Het Amsterdam-Rijnkanaal: een barrière voor veel vaarrecreanten.



Vaarroutemotivatie

De redenen voor het gebruik maken van de Vaartse Rijn zijn weergegeven in tabel 3.12. Uit een vooraf opgestelde lijst konden vaarrecreanten de belangrijkste redenen (maximaal vijf) voor het gebruik van de Vaartse Rijn kiezen en daarbij een rangorde maken van deze redenen. De ongewogen rij in de tabel geeft het percentage weer dat elke factor is genoemd, ongeacht de positie in de rangorde. De rij met gewogen percentages houdt wel rekening met de positie van de motivatie in de rangorde. Zo is de aanwezigheid van passantenhavens een element wat het meest veelvuldig is genoemd door de recreanten. Dit element is echter door de recreanten een gemiddeld lagere plek in de rangorde toegedicht dan de motivatie 'dit vaarwater ligt op de route'. Dit is voor de respondenten de belangrijkste reden voor gebruik van de Vaartse Rijn. De top zes redenen voor het gebruik van de Vaartse Rijn zijn (met weging):

1. Dit vaarwater ligt op de route
2. Aanwezigheid passantenhavens/ aanlegsteigers
3. Kortste/snelste route naar bestemmingsregio
4. Aantrekkelijke natuur/ natuurlijk landschap
5. Aanwezigheid oude stad(jes)/ historische omgeving
6. Rust en ruimte aan dit vaarwater

Opvallend is dat zowel de aanwezigheid van oude stad(jes) en een historische omgeving als de aanwezigheid van een aantrekkelijke natuur en natuurlijk landschap worden genoemd als belangrijke reden voor de keuze voor de Vaartse Rijn. De vaarrecreanten waarderen de Vaartse Rijn om beide elementen. De aanwezigheid van industrieel erfgoed –oude fabrieksmatige terreinen en panden met historische waarde- is daarentegen een weinig genoemd element in de motivatie.

Tabel 3.12 Vaarroutemotivatie vaarrecreanten Vaartse Rijn 2006: gewogen en ongewogen

	Totaal % gewogen	Totaal % ongewogen
Dit vaarwater ligt op de route	(1)15,4%	(2)13,4%
Aanwezigheid passantenhavens/ aanlegsteigers	(2)13,2%	(1)13,8%
Kortste/snelste route naar bestemmingsregio	(3)10,5%	(5) 8,6%
Aantrekkelijke natuur/ natuurlijk landschap	(4) 9,2%	(4) 9,0%
Aanwezigheid oude stad(jes)/ historische omgeving	(5) 8,0%	(3) 9,7%
Rust en ruimte aan dit vaarwater	(6) 6,3%	(6) 7,5%
Vanaf dit vaarwater is vaartijd tot de thuishaven gering	5,1%	4,5%
Mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken	4,4%	4,5%
Aanwezigheid schoon/helder (zwemwater)	4,2%	4,5%
Al goed bekend met dit vaarwater	3,8%	4,1%
Mogelijkheid om te wandelen/fietsen	3,5%	4,5%
Volgen van een uitgezette vaarroute	3,0%	2,6%
Aanwezigheid van grootstedelijke voorzieningen	2,9%	2,6%
Dit vaarwater is gevarieerd	2,6%	2,2%
Aanwezigheid horeca	2,0%	3,0%
Vrienden/kennissen in de omgeving	1,9%	1,9%
De wil dit vaarwater beter te leren kennen	1,5%	1,9%
Andere mogelijke vaarroutes te druk	1,4%	1,1%
Aanwezigheid industrieel erfgoed	1,0%	0,7%
	100%	100%

De historische omgeving in zijn algemeenheid is blijkbaar wel een belangrijk element, maar het industriële erfgoed als een specifiek onderdeel van de historische omgeving wordt weinig belangrijk gevonden.

Figuur 3.16 De watertoren en de Pastoefabriek bij Rotsoord: zowel industrieel erfgoed als bepalend voor de historische omgeving van het vaarwater



De activiteiten die op de wal kunnen worden ondernomen, zoals wandelen, fietsen, de aanwezigheid van horecavoorzieningen en grootstedelijke voorzieningen, scoren relatief laag in de vaarroutemotivatie. Dat wil echter niet zeggen dat deze activiteiten niet worden ondernomen, zoals zal blijken uit de volgende alinea.

Gebruik voorzieningen

In de tijd dat de respondenten aanmeren gaan zij ook van de boot af. Van de voorzieningen en activiteiten aan wal worden de winkels voor de dagelijkse boodschappen het meeste genoemd. 82 procent van de respondenten maakt hier gebruik van. Ook de havenfaciliteiten worden veelvuldig gebruikt: indien aanwezig zegt 72 procent hier gebruik van te maken. Daarnaast geeft de meerderheid van de respondenten aan te wandelen en fietsen in de omgeving van

het vaarwater, historische kernen te bezoeken en / of horecavoorzieningen te gebruiken.

Tabel 3.13 Ondernomen activiteiten en gebruikte voorzieningen, Vaartse Rijn 2006

Voorziening / Activiteit	Gebruik van deze voorzieningen/activiteiten door vaarrecreanten (%)
Winkelvoorzieningen: dagelijkse boodschappen	82%
Faciliteiten in de (passanten)haven	71%
Horeca	59%
Wandelen en fietsen in de omgeving van het vaarwater	57%
Bezichtiging van historische kernen	51%
Winkelvoorzieningen: niet-dagelijkse boodschappen	44%
Bezichtiging architectuur	37%
Culturele voorzieningen	11%
Bezoek festivals	10%
Dagje jaarbeurs	3%

In het algemeen is het grootste deel van de respondenten tevreden over de aanwezigheid van de voorzieningen in de omgeving van de Vaartse Rijn(tabel 3.14). Relatief is men het minst tevreden over de havenfaciliteiten. Dit zijn de voorzieningen aangebracht bij de drie aanmeerlocaties. Over deze voorzieningen zijn wat specifiekere vragen gesteld.

Tabel 3.14 Tevredenheid van de respondenten over de aanwezige voorzieningen / over de mogelijkheid tot ondernemen van activiteit in het onderzoeksgebied Vaartse Rijn, 2006

	Winkelvoorzieningen: dagelijkse boodschappen	(passanten-) havenfaciliteiten	Horecavoorzieningen	Wandelen/ fietsen
Zeer ontevreden	1,6%	6,1%	0%	0%
Ontevreden	1,6%	12,2%	0%	0%
Neutraal	3,3%	8,2%	4,8%	9,5%
Tevreden	72,1%	44,9%	61,9%	69,0%
Zeer tevreden	16,4%	24,5%	11,9%	4,8%
Weet niet	4,9%	4,1%	21,4%	16,7%
Aantal recreanten	(n=61)	(n=49)	(n=42)	(n=42)
	Bezichtiging historische kernen	Winkelvoorzieningen: niet-dagelijkse boodschappen	Bezichtiging architectuur	
Zeer ontevreden	0%	0%	0%	
Ontevreden	2,6%	9,1%	4,0%	
Neutraal	2,6%	3,0%	8,0%	
Tevreden	60,5%	60,6%	60,0%	
Zeer tevreden	13,2%	12,1%	12,0%	
Weet niet	21,10%	15,2%	16,0%	
Aantal recreanten	(n=38)	(n=33)	(n=25)	

Van de respondenten is 40 procent van mening dat de kwaliteit van de aanlegplaatsen goed is. Twintig procent van de ondervraagden vindt de kwaliteit van de aanlegplaatsen slecht. Deze respondenten geven aan dat dit met name met het ontbreken van voorzieningen te maken heeft. In de volgende subparagraaf zal duidelijk worden welke voorzieningen men bedoeld.

Tabel 3.15 Mening over havenfaciliteiten

	<i>Kwaliteit van aanlegplaatsen</i>	<i>Kwaliteit sanitaire voorzieningen aanlegplaatsen</i>
Zeer slecht	0%	7.3%
Slecht	20,0%	17.7%
Voldoende	15,8%	7.3%
Goed	40,0%	25.0%
Zeer goed	8,4%	8.3%
Weet niet/geen mening	15,8%	34.4%
Totaal recreanten	(n=95)	(n=96)

Figuur 3.17 De aanmeerplaats bij Jutphaas



Tabel 3.16 Tevredenheid over bruggen en sluizen in de Vaartse Rijn

	Aantal bruggen/ sluizen Vaartse Rijn / Merwedekanaal	Aantal wachtplaatsen bij bruggen / sluizen Vaartse Rijn/ Merwedekanaal	Bedieningstijden bij bruggen en sluizen Vaartse Rijn / Merwedekanaal
Zeer slecht	0%	0%	1.00%
Slecht	5.30%	26.80%	14.40%
Voldoende	23.20%	24.70%	15.50%
Goed	40.00%	45.40%	61.90%
Zeer goed	3.20%	2.10%	6.20%
Weet niet/geen mening	26.30%	1.00%	1.00%
Totaal aantal vaarrecreanten	n=95	n=97	n=97

Het aantal bruggen en sluizen vindt 40 procent van de respondenten goed. Men wist vaak niet hoe deze vraag te beantwoorden. Veel gehoord was de opmerking: “Het aantal bruggen en sluizen, dat is nu eenmaal zo. Dat hoort erbij.” Minder tevreden is men over het aantal wachtplaatsen bij bruggen en sluizen. Van de respondenten vindt 27 procent het aantal slecht: er zijn te weinig wachtplaatsen. Toch is 45 procent van mening dat het aantal wachtplaatsen wel goed is. Het meest eensgezind is men over de bedieningstijden bij bruggen en sluizen. Een ruime meerderheid is van mening dat de bedieningstijden goed zijn.

Figuur 3.18 De meerderheid van de respondenten is tevreden over de bedieningstijden van bruggen en sluizen.



3.3.4 Behoeften

Welke behoeften hebben de vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn? In de vragenlijst is de respondenten een open vraag gesteld naar de behoeften die men heeft. Omdat de antwoorden meestal locatiespecifiek waren zijn in tabel 3.17 de behoeften per locatie weergegeven. Er waren meerdere antwoorden mogelijk.

Tabel 3.17 Behoeften van de vaarrecreanten

Behoeften (meerdere antwoorden mogelijk)	Locatie 1: Catharijne-singel	Locatie 2: Jutphaas	Locatie 3: Vreeswijk	Totaal 1 t/m 3
elektriciteit	20	18	1	39
(meer) drinkwateraftappunten	7	21		28
sanitair: aanwezigheid douche		13	1	14
meer aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen		7		7
afvalbakken	2	4		6
sanitair: aanwezigheid toilet		4		4
Verruiming openingstijden sanitair /watertappunt	3			3
meer aanlegplaatsen bij meldpalen/bruggen	2	1		3
toezicht tegen vandalisme, veiligheidssituatie	3			3
toegankelijkheid douche/toilet voor invaliden			2	2
wasmachine	1	1		2
informatie over mogelijkheden dagelijkse boodschappen	2			2
bewegwijzering douches/toilet		1		1
aanlegmogelijkheden bij terrassen	1			1
Verruiming openingstijden bruggen/sluizen			1	1
toezicht op maximale verblijfsduur (3*24 uur)		1		1
toeristische informatie over omgeving	1			1
informatie/kaart van rivieren in omgeving	1			1
informatie over fiets/wandelroutes		1		1
trapje tbv zwemmen aan aanlegsteiger		1		1
picknicktafel		1		1
brandstoftank/servicemogelijkheden		1		1
infobord blauwalg		1		1

De meest gehoorde behoefte is die aan elektriciteit. Hier is alleen behoefte aan op de plekken waar dit nog niet voorhanden is: de aanlegplaats Catharijnesingel en in Jutphaas. In Jutphaas zijn er bij de aanlegsteiger nog weinig voorzieningen voorhanden. De vaarrecreanten op die locatie hebben naast elektriciteit met name behoefte aan drinkwateraftappunten en aan douchevoorzieningen. Ook is er behoefte aan extra aanlegplaatsen. In de periode van het veldwerk was de aanlegsteiger dagelijks vol. Op de Catharijnesingel is naast de behoefte aan elektriciteit vooral behoefte aan extra wateraftappunten.

3.4 Conclusie

Een belangrijk deel van de gebruikers van de Vaartse Rijn bestaat uit vaarrecreanten. Het grootste deel daarvan vaart op een motorjacht. Naast motorjachten varen er in de categorie recreatievaartuigen met name speedboten,

varende zeiljachten, sloepen, sportvisvaartuigen en roeiboten. Het vaarseizoen loopt van 1 april tot en met 31 oktober. In deze periode zijn de bruggen en sluizen langer geopend dan de rest van het jaar. De drukste perioden zijn de maanden juli en augustus. Er varen dan maandelijks meer dan 2000 recreatievaartuigen door (een deel van) de Vaartse Rijn. De vaarrecreanten zijn overwegend Nederlands. Zo'n vijf procent van de vaarrecreanten heeft de niet-Nederlandse nationaliteit. Duitsers vormen de grootste groep niet-Nederlanders.

Op basis van een enquête onder vaarrecreanten varend in motorjachten kan een beeld worden verkregen van het type recreant dat gebruik maakt van de Vaartse Rijn.

- De overgrote meerderheid van de recreanten is met 2 personen aan boord
- Relatief een klein aantal boten is huurboot.
- De grootste leeftijdscategorie is die van personen tussen de 50 en 70 jaar oud.
- De helft van de ondervraagden verricht betaalde arbeid in het dagelijks leven. Opvallend is dat daarnaast bijna de helft van de ondervraagden Vutter of gepensioneerd is. Veelal gaat het dan om echtparen van middelbare leeftijd of ouder die hun vakantie of vrije tijd doorbrengen op de boot.
- De meeste vaarrecreanten volgen het traject Vecht – binnenstad Utrecht- Vaartse Rijn- Merwedekanaal richting Gorkum (of andersom) of Vecht – binnenstad Utrecht Vaartse Rijn – Doorslag – Hollandsche IJssel (of andersom).
- De verblijfsduur in het onderzoeksgebied is voor het grootste deel van de passanten één nacht. Dit betekent dat men maximaal twee dagen doorbrengt in het onderzoeksgebied.
- De meerderheid van de ondervraagde vaarrecreanten vaart regelmatig op de Vaartse Rijn, relatief veel recreanten komen er gemiddeld één keer per seizoen. De belangrijkste redenen (top zes) voor het gebruik van de Vaartse Rijn als vaarwater zijn:
 - i. Dit vaarwater ligt op de route
 - ii. Aanwezigheid passantenhavens/ aanlegsteigers
 - iii. Kortste/snelste route naar bestemmingsregio
 - iv. Aantrekkelijke natuur/ natuurlijk landschap
 - v. Aanwezigheid oude stad(jes)/ historische omgeving
 - vi. Rust en ruimte aan dit vaarwater
- De vaarrecreanten maken gebruik van diverse voorzieningen. Voorzieningen of activiteiten die de meerderheid van de recreanten gebruikt of onderneemt zijn de winkels voor de dagelijkse boodschappen, de voorzieningen in de passantenhaven, horecagelegenheden, fiets- en wandelroutes rond het vaargebied en de bezichtiging van historische kernen.
- De meerderheid van de vaarrecreanten die gebruik maken van de bovenstaande voorzieningen of die bovenstaande activiteiten ondernemen is tevreden over de mogelijkheden hiervoor in de (omgeving van) de Vaartse Rijn.
- De vaarrecreanten hebben vooral behoefte aan elektriciteit, drinkwater en sanitaire voorzieningen op de aanmeerplekken.

In het volgende hoofdstuk staan de kansen en mogelijkheden voor het gebruik van een watertaxi en voor de vrachtvaart centraal.

4 Vrachtvervoer en watertaxi in de Vaartse Rijn: toekomstpotentieel?

Naast de recreatievaart is de voornaamste vervoersvorm op de Vaartse Rijn de vrachtvaart. De vrachtvaart maakt echter weinig gebruik van de Vaartse Rijn. Van een watertaxi op de Vaartse Rijn is op dit moment geen sprake. Er worden in dit hoofdstuk enkele mogelijkheden en kansen beschreven voor het gebruik van deze vervoersvormen in de Vaartse Rijn in de toekomst. De basis vormen enkele interviews met betrokken actoren⁶ en een eerder onderzoek naar de mogelijkheden voor de watertaxi in Utrecht. Door middel van deze informatie wordt een sterktezwakte analyse voor het ontwikkelen van deze vervoersvormen in de toekomst gedaan.

4.1 Watertaxi

In Rotterdam varen sinds een aantal jaren watertaxi's op de Maas. Dit vormt in Rotterdam een gewaardeerde aanvulling voor andere vervoersvormen binnen de stad. Nu zijn er vele verschillen tussen de rivier de Maas en de Vaartse Rijn, maar ook op de Vaartse Rijn zou een watertaxi of een waterbus een alternatief kunnen vormen voor de al bestaande vervoersvormen op de oever. De watertaxi's zouden zowel voor toeristen als voor zakelijke gebruikers kunnen worden ingezet. Hieronder staan enkele sterktes en zwaktes van een eventuele watertaxiverbinding weergegeven. Ook zijn er enkele kansen en bedreigingen weergegeven.

Sterktes en kansen

- De watertaxi is een vervoersvorm die tot in het hart van de stad komt.
- De watertaxi vormt een goed alternatief voor de volle wegen rondom Utrecht
- Een aansluiting op het Transferium Westraven is een kans. Men kan dan parkeren in het Transferium en verder met de watertaxi.
- Een aansluiting op de Jaarbeurs is een kans.
- Een uitbreiding van de frequentie van de pendeldiensten die nu in het hoogseizoen een maal per week van Utrecht naar Vreeswijk plaatsvinden is een kans. Ook een uitbreiding van het aantal haltes is een kans.
- Het samenvallen van de bouwplannen voor de Vaartse Rijn in combinatie met de ontwikkeling van een watertaxi kan een kans zijn. Dit betekent dat de potentiële doelgroep van de watertaxi vergroot wordt.

Zwaktes en bedreigingen

Tijdsaspecten

- Het aantal bruggen en sluizen in de Vaartse Rijn is groot
- De openingstijden van bruggen en sluizen zijn beperkt, ook zijn er seizoensverschillen in openingstijden
- De maximumsnelheid op de Vaartse Rijn is laag, hierdoor zijn andere vervoersvormen over land in het voordeel.
- De schuttijden van sluizen kunnen lang zijn.

⁶ Interviews Jaap de Jong, Gemeente Utrecht; Rien le Clercq / Erwin Bos, Gemeente Nieuwegein en Karel Schuttevaer, Rederij Schuttevaer

Concurrentieaspecten

- De concurrentie met andere vervoersvormen, zoals de sneltram, is groot. Een reden hiervoor is dat deze het bijna hetzelfde traject beslaat. De sneltram volgt het traject tussen Nieuwegein en Utrecht. Ook bestaat er een busverbinding tussen Utrecht en Nieuwegein.
- Het centrum van Utrecht is goed bereikbaar met andere vervoersvormen.
- Er is al sprake van een aanbieder van pendeldiensten op de Vaartse Rijn. Rederij Schuttevaer verzorgt in het hoogseizoen wekelijks een pendeldienst tussen Utrecht en Nieuwegein.
- Utrecht heeft een compact centrum en de toeristische trekpleisters liggen op loopafstand van het station.

De bovenstaande lijst met argumenten is niet compleet. Voor een inschatting van het mogelijke succes van een watertaxi op de Vaartse Rijn is vervolgonderzoek nodig.

Aan de respondenten die meegewerkt hebben aan de enquête, waarvan de resultaten in het vorige hoofdstuk zijn gepresenteerd, is gevraagd of men gebruik zou maken van een watertaxi. Van de 94 respondenten gaf 28 procent aan gebruik te zullen maken van een watertaxiverbinding tussen de Noordersluis en het centrum van Utrecht. 65 procent zal er geen gebruik van maken en 7 procent weet het niet. Vaarrecreanten vormen waarschijnlijk een klein onderdeel van de doelgroep voor de watertaxi. Deze uitkomsten hebben daarom geen voorspellende waarde.

4.2 Vrachtvaart

Waar de Vaartse Rijn vroeger veelvuldig gebruikt werd door de vrachtvaart, zijn er tegenwoordig maar weinig vrachtschepen die gebruik maken van de Vaartse Rijn. Er vaart een vuilnisboot door het Utrechtse deel van de Vaartse Rijn, die het vuilnis ophaalt van de werfkelders aan de grachten in het centrum. Ook vaart er op de Vaartse Rijn een 'bierboot', die de horecagelegenheden aan de grachten voorziet van vaten en kratten bier en frisdrank. Het voordeel van deze boot is dat deze meer vracht mee kan nemen dan vrachtwagens die de werven bevoorraden. Deze hebben te maken met een maximum gewicht: de één-tons-as. De bierboot heeft een laad- en losplek bij een groothandel in horeca-artikelen aan de Vaartse Rijn ter hoogte van de splitsing met het Merwedekanaal. Voor de Vaartse Rijn ter hoogte van de Westerkade en Oosterkade bestaat het plan om er een passantenkade voor historische schepen die Utrecht niet in kunnen, te realiseren. In het Nieuwegeinse deel van de Vaartse Rijn varen regelmatig vrachtschepen. Deze meren aan bij de Zuidersluis of ter hoogte van Vreeswijk. Ook bevoorraden deze enkele bedrijven aan het Merwedekanaal.

Sterktes en kansen

- De mogelijkheid om met boten van geringe omvang binnen de Utrechtse grachtengordel te komen.
- Het succes van de bierboot en de vuilnisboot biedt potentie voor uitbreiding van de vrachtvaart als dienstverlenende vervoersvorm in het grachtengebied van Utrecht. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een verhuisboot.
- De mogelijke aan- en afvoer van bouwmaterialen van het Utrecht City Project kan een kans zijn voor het vrachtvervoer over water. Het Utrecht City project behelst het vernieuwen van een groot deel van het

stationsgebied. Het uitgraven van de Catharijnesingel is hier een onderdeel van.

Zwaktes en bedreigingen

- Het aantal bruggen en sluizen in de Vaartse Rijn is groot
- De openingstijden van bruggen en sluizen zijn beperkt, ook zijn er seizoensverschillen in openingstijden
- De maximumsnelheid op de Vaartse Rijn is laag, hierdoor zijn andere vervoersvormen over land in het voordeel.
- De schuttijden van sluizen kunnen lang zijn.
- De Vaartse Rijn is op sommige plaatsen erg smal
- Voor – en natransport is meestal noodzakelijk bij vervoer over water. Daarmee is watertransport in het nadeel bij vrachtvervoer over de weg.

4.3 Conclusie

Om een oordeel te vellen over de mogelijkheden voor de uitbreiding van de vrachtvaart en de komst van een watertaxi is verder onderzoek nodig en wenselijk. Wel lijkt de watertaxi een mooi alternatief voor andere vervoersvormen. Waar de wegen rondom Utrecht te maken hebben met congestie, is op de Vaartse Rijn nog volop ruimte. Ook de uitbreiding van de vrachtvaart als dienstverlenende vervoersvorm lijkt een mogelijkheid voor het onderzoeksgebied.

5 Conclusie

De hoofdvraag van deze vervoersstudie luidde:

Wat is het vervoerspotentieel van de Vaartse Rijn?

In deze studie worden drie soorten gebruikers van vaarwater onderscheiden: recreatievaart, watertaxi en vrachtvaart. De hoofdvraag wordt per vervoersvorm beantwoord.

Recreatievaart

Voor **de recreatievaart** is de hoofdvraag opgesplitst in de volgende deelvragen:

1. Hoeveel en welke typen recreatievaartuigen bevaren de Vaartse Rijn?
 2. Wat zijn de kenmerken van de vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn?
 3. Welke behoeften hebben de vaarrecreanten die gebruik maken van de Vaartse Rijn en welke knelpunten ondervinden zij?
- In 2004 vaarden er tussen de 7850 en 9218 recreatievaartuigen door de sluizen van de Vaartse Rijn. De grootste groep recreatievaartuigen zijn motorjachten.
 - De verwachting is dat het bovengenoemde aantal recreatievaartuigen, na een periode van afname einde jaren '90, de komende jaren stabiel zal blijven.
 - De data zijn afkomstig van de Noordersluis en Zuidersluis. Het aantal recreatievaartuigen ligt in werkelijkheid hoger, omdat er ook veel recreatievaartuigen zijn die geen gebruik maken van de sluizen.
 - Het (vervoers)potentieel aan recreatievaartuigen op de Vaartse Rijn is groter dan bovenstaande aantallen. Er is namelijk in Utrecht alleen al een wachtlijst voor ligplaatsvergunningen van 400 boten. De gemiddelde wachttijd is vier jaar. Wanneer deze wachtlijst opgelost zou worden betekent dit een veel groter aantal boten binnen Utrecht en waarschijnlijk meer gebruik van de Vaartse Rijn.
 - Op basis van een enquête onder vaarrecreanten blijkt dat de meerderheid van de recreanten jaarlijks terug komt. De meerderheid van de ondervraagde vaarrecreanten vaart regelmatig op de Vaartse Rijn, relatief veel recreanten komen er gemiddeld één keer per seizoen.
 - Uit de enquête blijkt dat de belangrijkste redenen (top zes) voor het gebruik van de Vaartse Rijn als vaarwater zijn:
 - Het vaarwater ligt op de route
 - Aanwezigheid passantenhavens/ aanlegsteigers
 - Kortste/snelste route naar bestemmingsregio
 - Aantrekkelijke natuur/ natuurlijk landschap
 - Aanwezigheid oude stad(jes)/ historische omgeving
 - Rust en ruimte aan dit vaarwater
 - De vaarrecreanten maken gebruik van diverse voorzieningen. Voorzieningen of activiteiten die de meerderheid van de recreanten gebruikt of onderneemt zijn de winkels voor de dagelijkse boodschappen, de voorzieningen in de passantenhaven, horecagelegenheden, fiets- en wandelroutes rond het vaargebied en de bezichtiging van historische kernen.
 - De vaarrecreanten hebben vooral behoefte aan elektriciteit, drinkwater en sanitaire voorzieningen op de aanmeerplekken.

Watertaxi/Vrachtvaart

De watertaxi lijkt een mooi alternatief voor andere vervoersvormen. Er is nog voldoende ruimte voor deze extra vervoersvorm op de Vaartse Rijn. De herontwikkeling van enkele oeverlocaties van de Vaartse Rijn geven de komst van de watertaxi meerwaarde, omdat het potentieel aan gebruikers van deze vervoersvorm hierdoor toeneemt. Ook de uitbreiding van de vrachtvaart lijkt een mogelijkheid voor het onderzoeksgebied. Om een oordeel te vellen over de mogelijkheden voor de uitbreiding van de vrachtvaart en de komst van een watertaxi is verder onderzoek echter nodig en wenselijk.

Aanbevelingen

- Het is voor het achterhalen van het potentieel voor een Watertaxiverbinding in de Vaartse Rijn noodzakelijk een haalbaarheidsonderzoek naar de komst van een watertaxi te doen. Dat onderzoek moet zich ook richten op de financiële aspecten.
- Het is wenselijk een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de ontwikkeling van vrachtvervoer op de Vaartse Rijn. Hierbij moet men niet denken aan vrachtvoer voor industriële doeleinden, maar meer aan dienstverlenende activiteiten, zoals de bierboot of de vuilnisboot. De versterking van de vrachtvaart moet het hebben van meer innovatieve ideeën. Zo zou een verhuisboot een idee zijn als oplossing voor de slechte bereikbaarheid van de binnenstad.
- De meerderheid van de vaarrecreanten maakt gebruik van de fiets of wandelt in de omgeving van de Vaartse Rijn. Dit biedt aanknopingspunten voor het ontwikkelen van wandel- en fietsroutes in het onderzoeksgebied. Zo zou de onderbroken structuur van de Vaartse Rijn kunnen worden verbeterd door bijvoorbeeld het aanleggen van een doorlopend fietspad langs de oevers.
- Omdat de gemiddelde leeftijd van een toervaarder 50 + is zou bij de inplanning van voorzieningen voor deze vaarrecreanten op doortocht ingespeeld moeten worden op een doelgroep van middelbare leeftijd en ouder.
- Dit wil niet zeggen dat 50-plussers de enige gebruikers zijn van het onderzoeksgebied. Ook op het aantrekken van een jongere doelgroep kan worden ingespeeld.
- Een voorbeeld is het verruimen van de openingstijden van bruggen en sluizen. Er kan op die manier wellicht ook een jongere doelgroep worden aangetrokken, bijvoorbeeld in combinatie met horecavoorzieningen en een aanlegsteigers aan het water of door het organiseren van evenementen langs het water.
- Hou bij het ontwikkelen van passantenhavens rekening met de behoeften van de vaarrecreant. Deze heeft vooral behoefte aan elektriciteit, sanitaire voorzieningen en drinkwater.
- De wachtlijsten voor ligplaatsen in Utrecht zijn lang. Er is behoefte aan extra ligplaatsen.
- Voor alle ontwikkelingen in het Vaartse Rijn-gebied geldt: Zorg voor een afstemming van landgebonden en watergebonden activiteiten. Dit kan synergetisch werken en het vervoerspotentieel van de Vaartse Rijn zal dan beter benut worden.

Literatuur

Goossen, C.M. en F. Langers (2002), Recreatietoervaart, 9 jaar later. Wageningen: Alterra research Instituut voor de groene ruimte. Alterra rapport 627.

Houtstra, W. (2006), Cultuurhistorisch rapport Vaartse Rijn. Utrecht: Erfgoedhuis Utrecht/Architectuurcentrum Aorta.

Rijkswaterstaat Utrecht (2004), Jaaroverzicht Scheepvaart en goederenvervoer 2004. Utrecht: Ministerie van verkeer en waterstaat, Rijkswaterstaat.

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2000), Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2000. Zwolle: PlantijnCasparie

ECV Marketing en communicatie (1998), Utrechtse Watertaxi's. Rapport kwalitatief marktonderzoek. Utrecht: Werkplan Utrecht

Dankwoord

Mijn dank gaat uit naar Arien Heering van het Erfgoedhuis Utrecht en Tim Schwanen van de Universiteit Utrecht voor hun commentaar op eerdere versies. Jaap de Jong, Rien le Clercq/Erwin Bos, Karel Schuttevaer, Jan Engelsma en de vaarrecreanten wil ik bedanken voor hun informatie over en hun databestanden van het onderzoeksgebied.

Bijlage

Enquête vervoersstudie Vaartse Rijn

Initialen enquêteur:

Interviewlocatie:

1. Catharijnesingel
2. Jutphaas/ Nieuwegein
3. Vreeswijk Jachthaven (Plettenburg)

Datum Interview:-07-2006

Wij doen een onderzoek naar het gebruik van de waterwegen in en rondom Utrecht, specifiek naar het gebruik van de Vaartse Rijn. Zo wordt zicht verkregen op de motieven van recreanten voor het gebruik van deze waterweg. Ook worden behoeften en knelpunten van recreanten en het type recreant wat gebruik maakt van deze waterweg onderzocht. Het onderzoek is in opdracht van het erfgoedhuis Utrecht en het architectuurcentrum Aorta en vormt een onderlegger voor de toekomstige ontwerpogave voor de Vaartse Rijn. Mag ik u (de schipper of andere volwassene die zich met vaarroute bezig houdt) enkele vragen stellen?

1. Heeft u gebruik gemaakt van de Vaartse Rijn of het Merwedekanaal of bent u van plan dit te gaan doen?

☐ Ja, → ga verder met de enquête, onderdeel A

☐ Nee, → u valt buiten de doelgroep voor een deel van deze vragenlijst. Zou ik u wel enkele korte vragen mogen stellen over de voorzieningen voor vaarrecreanten op deze locatie? (z.o.z.)

**Vragen voor recreatievaarders die niet varen op de Vaartse
Rijn/Merwedekanaal
(precieze vragen aanvullen door Havenbedrijf Utrecht)**

Wat is uw mening over de volgende vaarvoorzieningen in de regio Utrecht?

→ aankruisen wat van toepassing is

A. Kwaliteit van deze aanlegplaatsen

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

B. Kwaliteit van de aanlegplaatsen in de vaarregio Utrecht

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

C. Sanitaire voorzieningen (toiletten en douches) bij aanlegplaatsen

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

D. Het aantal wachtplaatsen bij bruggen en sluizen in de vaarregio Utrecht

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

F. Bedieningstijden bij bruggen en sluizen in de vaarregio Utrecht

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

G. De hoeveelheid toeristische vaarinformatie over de regio Utrecht
(bijvoorbeeld brochures over waterwegen in de regio Utrecht)

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

H. De bereikbaarheid van de regio Utrecht met de boot

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

Zijn er voorzieningen waar u behoefte aan heeft op deze aanlegplaats?

.....
.....
.....
.....

Start enquête

A. Verblijfsduur

1. Wanneer bent u op deze locatie (Catharijnesingel / Jutphaas/ Vreeswijk Passantenhaven) aangekomen?

A. Meer dan 2 dagen geleden

B. 2 dagen geleden

C. Gisteren

D. Vandaag

2. Hoeveel dagen of dagdelen blijft u met uw boot nog aangemeerd op de aanmeerplaats Catharijnesingel / Jutphaas/ Vreeswijk Passantenhaven?

A. Ik vertrek vandaag nog

B. Ik blijf hier nog 1 dag

C. Ik blijf hier 2 of 3 dagen

D. Anders, namelijk

3a Is dit de regio waarin u meestal vaart (uw vaste vaarregio), bent u op doortocht naar een andere regio, of bent u vanuit een andere regio juist naar deze regio gekomen om hier enige tijd te varen?

- ☐ Vaste vaarregio
- ☐ Op doortocht
- ☐ Dit is specifieke doelregio
- ☐ Weet niet / geen antwoord

3b. Komt u vaker op de vaarwateren Merwedekanaal / Vaartse Rijn?

A. Nee, ga verder met vraag 5

B. Ja

4a. Hoe vaak vaart u gemiddeld genomen per seizoen op de Vaartse Rijn / Merwedekanaal?

- a. Minder dan 1 keer per seizoen
- b. 1 keer per seizoen
- c. 2-5 keer per seizoen
- d. Meer dan 5 keer per seizoen

4b. Wanneer was de laatste keer dat u op de Vaartse Rijn / Merwedekanaal heeft gevaren? (laatste keer voor deze keer)

.....

Vaarroute

→ Kaart onderzoeksgebied (incl .vecht, lek, adam rijnkanaal) voor enquêteurs

5. Via welke vaarwegen bent u naar deze locatie gekomen?

Stad zelf

- Waterwegen in stad Utrecht

Vanuit Noorden regio

- Vecht – Oude Gracht/ Stadssingels –Vaartse Rijn - Merwedekanaal
- Amsterdam- Rijnkanaal – Merwedekanaal – Vaartse Rijn

Vanuit Zuiden regio

- Hollandse IJssel –Doorslag - Merwedekanaal
- Lek / Lekkanaal
- Merwedekanaal (vanuit Gorkum) – Vaartse Rijn

6. Wat is de volgende bestemming en via welke vaarroute(s) in de regio Utrecht gaat u daar naar toe?

.....

.....

.....

C. Vaarroutemotivatie

7. In het onderstaande schema staan enkele redenen aangegeven waarom u gebruik zou kunnen maken van de **Vaartse Rijn / Merwedekanaal**. Zou u op basis van dit schema kunnen aangeven wat de belangrijkste redenen zijn waarom u gekozen heeft voor de vaarroute Merwedekanaal / Vaartse Rijn? (**let op: maximaal 5 redenen en rangorde aangeven**)

	Rangorde
Vanaf dit vaarwater is vaartijd tot de thuishaven gering	
Volgen van de kortste /snelste route naar bestemmingsregio	
Deze vaarroute ligt op de route	
Mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken	
Goed bekend zijn met dit vaarwater	
De wil dit vaarwater beter te leren kennen	
Het volgen van een uitgezette route (vb. ANWB)	
Dit vaarwater is gevarieerd	
Aanwezigheid schoon en helder zwemwater op dit vaarwater	
De aantrekkelijke natuur en natuurlijk landschap	
De rust en ruimte aan dit vaarwater	
De mogelijkheid om te wandelen en fietsen	
De aanwezigheid oude stad(jes) en dorpjes/historische omgeving	
De aanwezigheid van grootstedelijke voorzieningen	
De aanwezigheid van industrieel erfgoed	
De aanwezigheid van passantenhavens /aanlegsteigers	
De aanwezigheid van horecavoorzieningen	
Het hebben van vrienden en kennissen in de omgeving	
Anders, namelijk (let op: doorvragen!)	
.....	

E. Behoeften en knelpunten

8. Maakt u gedurende uw vaartocht gebruik van de volgende voorzieningen of onderneemt u de volgende activiteiten?
In hoeverre bent u tevreden met deze voorzieningen en of activiteiten in het gebied Vaartse Rijn / Merwedekanaal?

	Gebruik maken van voorziening/activiteit:			Tevredenheid over voorziening of mogelijkheid om activiteit in gebied Vaartse Rijn / Merwedekanaal te ondernemen?					
	Ja	Nee		Ze er ontevreden	Ontevreden	Neutraal	Tevreden	Ze er tevreden	Weet niet
Winkelvoorzieningen voor de dagelijkse boodschappen									
Winkelvoorzieningen voor de niet-dagelijkse boodschappen									
Horecavoorzieningen									
Culturele voorzieningen (zoals musea en galleries)									
Bezichtiging architectuur (uit verleden en heden: Rietveldhuis, Dom, De Uithof, Stadhuis)									
Bezoek festivals									
Bezichtiging van historische kernen									
Wandelen en fietsen in de omgeving van het vaarwater									
Havenfaciliteiten (toilet /douche)									
Dagje jaarbeurs									
Anders, namelijk:									

10. Het is mogelijk dat er voorzieningen aan de oevers of aanlegplaatsen niet aanwezig zijn, maar waar u wel gebruik van zou willen maken. Kunt u aangeven aan welke nog niet aanwezige voorzieningen u behoefte heeft?

.....

.....

.....

.....

11. Wat is uw mening over de volgende vaarvoorzieningen in de vaarregio Utrecht?

→ aankruisen wat van toepassing is

A. Kwaliteit van de aanlegplaatsen in de Vaartse Rijn / Merwedekanaal

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

B. Kwaliteit van de aanlegplaatsen in de vaarregio Utrecht als geheel

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

C. Kwaliteit van de sanitaire voorzieningen (toiletten en douches) bij aanlegplaatsen

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

D. Het aantal bruggen en sluizen in de Vaartse Rijn / Merwedekanaal

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

E. Het aantal wachtplaatsen bij bruggen en sluizen

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

F. Bedieningstijden bij bruggen en sluizen

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

G. Toeristische vaarinformatie (vb. brochure voor vaarrecreanten in Utrecht)

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

H. De bereikbaarheid van de regio Utrecht met de boot

1. Zeer slecht	2. Slecht	3. Voldoende	4. Goed	5. Zeer goed	6. Weet niet

12. Indien er de mogelijkheid zou zijn van een aanlegplaats ter hoogte van de Vaartse Rijn, waardoor u met een watertaxi naar het centrum van Utrecht zou kunnen gaan, zou u daar dan gebruik van maken?

- A. Ja
- B. Nee
- C. Weet niet

E. Algemeen

Geslacht respondent: man vrouw (omcirkelen)

13. Wat is uw nationaliteit?

.....

14. Wat is uw woonplaats?

.....

15. Met hoeveel personen bent u aan boord tijdens deze tocht (inclusief uzelf)?

.....personen

16. Is dit vaartuig bij u of een van de andere passagiers in eigendom of is het een huurboot/leenboot?

- 1. Eigendom
- 2. Huurvaartuig/leenvaartuig

17. Waar is de thuishaven van de boot of waar is de boot gehuurd?

A. Nederland

Plaats:

B. Buitenland, namelijk:

18. Wat zijn de afmetingen van uw vaartuig?

Diepgang:

Lengte:

Breedte:

Hoogte:

19. Wat is uw huishoudenssamenstelling?

1. echtpaar / samenwonend stel met thuiswonende kinderen
2. echtpaar / samenwonend stel zonder thuiswonende kinderen
3. eenouder gezin
4. alleenstaand
5. woongroep / studentenhuus
6. overige huishoudens

20. Wat is uw hoofdbezigheid in het dagelijks leven?

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| 1. Ik ga naar school / ik studeer | Ga naar vraag 22 |
| 2. Ik ben huisman / huisvrouw | Ga naar vraag 22 |
| 3. Ik verricht betaalde arbeid | Ga naar vraag 21 |
| 4. Ik ben gepensioneerd | Ga naar vraag 22 |
| 5. Anders, namelijk | |

21. Wat is uw beroep? (welke sector)

.....

22. Wat is de hoogste opleiding die u heeft voltooid?

1. Lager onderwijs (zoals basisschool, speciaal basisonderwijs, LTS, LEAO, LHNO, VMBO, mavo, mulo)
2. Middelbaar onderwijs (zoals MBO, MTS, MEAO, BBL, HAVO, VWO, Atheneum, Gymnasium)
3. Hoger onderwijs (zoals HBO, HTS, HEAO, HBO-V, WO)
4. Anders, namelijk

23. In welke categorie valt globaal genomen het besteedbare huishoudensjaarinkomen van uw huishouden? Het gemiddelde besteedbare jaarinkomen per huishouden is 28.500 euro (modale inkomen)

1. Geen inkomen
2. Benedenmodaal
3. Rond het modale inkomen
4. Bovenmodaal
5. Geen antwoord

24. Wat is uw geboortjaar?

.....

25. Heeft u misschien nog vragen en/of opmerkingen naar aanleiding van deze enquête?

.....

.....

.....